

CIUDAD, TERRITORIO Y PATRIMONIO

Materiales de investigación

Alfonso Álvarez Mora
Virginia Cabrera
María Castrillo
Carmen Gavira
Ramón López de Lucio

Nicolás López Tamayo
Xosé Lois Martínez
Juan Luis de las Rivas
Fernando Roch Peña
Ivor Samuels

Ignacio San Martín
Luis Santos Serrano
Antonio Serrano
François Tomas
Gregorio Vázquez



PROGRAMA DE DOCTORADO 1998-2000

Alfonso Álvarez Mora (coordinador del programa)
María Castrillo Romón (coordinadora de la edición)

instituto universitario de urbanística

UNIVERSIDAD DE VALLADOLID
ESPAÑA

UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA
PUEBLA, MEXICO

UNIVERSIDAD DE VALLADOLID
ESPAÑA

UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA
PUEBLA, MEXICO

CIUDAD, TERRITORIO Y PATRIMONIO

Materiales de investigación

ALFONSO ÁLVAREZ MORA (COORDINADOR DEL PROGRAMA)

Alfonso Álvarez Mora	Ramón López de Lucio	María Castrillo Romón
Antonio Serrano Rodríguez	Nicolás E. Lopez Tamayo	Carmen Gavira
François Tomas	Juan L. de las Rivas Sanz	Virginia Cabrera
Ivor Samuels	Ignacio San Martín	Luis Santos Ganges
Xosé Lois Martínez	Fernando Roch	Gregorio Vázquez

PROGRAMA DE DOCTORADO

Enero 1999-Diciembre 2000

MARÍA CASTRILLO ROMÓN (COORDINADORA DE LA EDICIÓN)

instituto universitario de urbanística

© Los Autores, Valladolid, 2000
Instituto Universitario de Urbanística
Universidad de Valladolid
E.T.S. de Arquitectura
Ctra. de Salamanca, s/n.
47014 VALLADOLID - ESPAÑA

ISBN: VA-453/2001
Depósito Legal: 84-8448-102-6

Preimpresión: Edito Valladolid, S.L.

Impresión y encuadernación: Gráficas Andrés Martín, S.L.
Valladolid

Portada: Plano de Puebla de los Ángeles, 1698 (fragmento)

*A Carmen Gavira,
in memoriam.*

Índice

Presentación	11
La cuestión de los Centros Históricos. Generaciones de Planes y Políticas Urbanísticas recientes	
ALFONSO ÁLVAREZ MORA	13
El Modelo Territorial de finales del siglo XX	
ANTONIO SERRANO RODRÍGUEZ	31
Después del Funcionalismo, ¿qué?. Hacia una nueva Cultura Urbana	
FRANÇOIS TOMAS	53
The rise of Town Centre management: The British Experience	
IVOR SAMUELS	87
La modificación de la relación Campo-Ciudad. La modificación del límite: de la Ciudad Cerrada a la Ciudad Abierta	
XOSÉ LOIS MARTÍNEZ	99
Orígenes y reordenación del Actur Lakua en Vitoria-Gastéiz. De un proyecto de "Nueva Ciudad" al diseño de un distrito residencial integrado, 1972-1990	
RAMÓN LÓPEZ DE LUCIO	115
Puebla: La ciudad tradicional	
NICOLÁS E. LÓPEZ TAMAYO	133
Sobre la Arquitectura del espacio público contemporáneo	
JUAN LUIS DE LAS RIVAS SANZ	141
Paisaje y Territorio: El paisaje en la planificación ecológica	
IGNACIO SAN MARTÍN	149
Ciudad Histórica. Espacio social y procesos inmobiliarios	
FERNANDO ROCH	167

Reformismo, vivienda y ciudad en España: Orígenes y desarrollo de un debate (1850-1920)	
MARÍA CASTRILLO ROMÓN	195
De la cultura del agua a la técnica hidráulica: el canal de Isabel II	
CARMEN GAVIRA	207
Estructura Urbano-Regional de Puebla, México. Modernización y Polarización	
VIRGINIA CABRERA BECERRA	223
Ordenación del territorio y gran velocidad ferroviaria: El Proyecto de la variante de Guadarrama	
LUIS SANTOS GANGES	233
Proyectos Urbanos recientes en ciudades españolas	
GREGORIO VÁZQUEZ JUSTEL	261

PRESENTACIÓN

Desde hace ya unos cuantos años, concretamente a partir del otoño de 1992, el Instituto Universitario de Urbanística está desarrollando, ininterrumpidamente, una actividad pedagógica en México, en el ámbito del llamado Tercer Ciclo. Nos estamos refiriendo a la impartición concreta de Programas de Doctorado que tienen como objetivo la formación de investigadores en el campo de la Urbanística y la Ordenación del Territorio.

Hemos desarrollado, en este sentido, Doctorados que han abordado temas relativos a los "Centros Históricos: Métodos e Instrumentos de Intervención" o, mas recientemente, lo que es objeto de esta publicación, la relación entre "Ciudad, Territorio y Patrimonio". Los primeros Programas de Doctorado los impartimos en la Universidad de Guadalajara, en el Estado de Jalisco, donde nuestra presencia se dilató durante cuatro años consecutivos. Agotada esta experiencia, fueron solicitados nuestros servicios por la Universidad Iberoamericana de Puebla, donde, actualmente, estamos impartiendo un Programa de Doctorado, "Ciudad, Territorio y Patrimonio", que se está concibiendo, hasta el momento, como una actividad plenamente asumida por dicha Universidad y con la intención de hacer de su permanencia algo que forme parte de la oferta curricular de la misma a través del Departamento de Arte, Diseño y Arquitectura.

Para la puesta en marcha de estos Programas de Doctorado el Instituto Universitario de Urbanística, en su calidad de coordinador de los mismos, ha contado con profesores de diversas universidades europeas y americanas. Se han planteado, en este sentido, Programas de Doctorado de carácter interuniversitario, ejerciendo el Instituto como entidad universitaria de referencia sobre la que ha recaído la responsabilidad académica correspondiente. Es así como, en el plantel de profesores que han participado en estos Programas, se encontraban docentes e investigadores de la Universidad Politécnica de Madrid, Universidad Complutense de Madrid, Universidad Politécnica de Valencia, Universidad Politécnica de Cataluña, Universidad de León, Universidad de la Coruña, Politécnico de Milán, Universidad Jean Monnet de Saint-Etienne, Oxford Brooks University, Arizona State University, Universidad Autónoma Metropolitana de México y la Universidad Iberoamericana Golfo Centro de Puebla. La Universidad de Valladolid, por su parte, ha estado representada, independientemente de la Coordinación que le correspondía como entidad organizadora, por profesores del Departamento de Geografía y del Instituto Universitario de Urbanística.

Los textos que recogemos en esta publicación hacen referencia a temas relacionados con las lecciones impartidas por algunos de los profesores que han participado en el Programa de Doctorado que se desarrolla, actualmente, en la Universidad Iberoamericana Golfo Centro, de Puebla. Estos artículos se corresponden con trabajos de investigación realizados por los profesores mencionados. Algunos de esos

trabajos ya han aparecido en otros medios de difusión científica, pero al haberse constituido como base de las lecciones impartidas en este Programa hemos considerado interesante su publicación, por cuanto nuestro objetivo ha sido mostrar, a grandes rasgos, el contenido científico de un Programa para que se aprecie el esfuerzo que hay detrás del mismo.

La intención, por tanto, es mostrar el cuerpo curricular de unas enseñanzas de Tercer Ciclo para que quede constancia de los contenidos e ideas desarrolladas en torno a un tema tan sugestivo como el que aborda la relación entre “Ciudad, Territorio y Patrimonio”.

Alfonso Álvarez Mora
Valladolid, septiembre de 2000

LA CUESTIÓN DE LOS CENTROS HISTÓRICOS. GENERACIONES DE PLANES Y POLÍTICAS URBANÍSTICAS RECIENTES⁺

*Alfonso Álvarez Mora**

Una visión transmitida de la Ciudad Histórica como espacio sometido a reglas de excepcionalidad

El tratamiento urbanístico de que han sido objeto los Centros Históricos se ha planteado, en general, como una cuestión que, aunque hipotéticamente enmarcada en el contexto global de la ciudad, sólo interesaba a la Ciudad Histórica propiamente dicha. Al menos, ésta ha sido la idea que se nos ha querido transmitir: Observar y tratar la Ciudad Histórica como un fragmento de la "ciudad total" que no requiere, necesariamente, relaciones concretas con esta última para proceder a su conservación y recuperación. Entendimiento de la Ciudad Histórica, por tanto, como fenómeno singular, como objeto para cuya recuperación sólo se requieren "ideas" y "técnicas" específicamente desarrolladas para ser aplicadas en su ámbito espacial específico, como es el caso, por ejemplo, de la Restauración Arquitectónica.

Es así como caben todo tipo de excepciones en el tratamiento de este espacio, por cuanto, bajo esta óptica, el Centro Histórico se manifiesta, y se da a entender, como un lugar que se basta a sí mismo, es decir, como un fragmento de la ciudad del que se requiere, únicamente, la adaptación-actualización de su forma heredada por encima de una Ordenación Urbanística general que lo incorpore, decididamente, a los requerimientos funcionales que exige la totalidad territorial a la que pertenece.

Éste es, decimos, el pensamiento que se nos ha transmitido, pensamiento encuadrado en un ámbito ideológico que nos está forzando a considerar al Centro Histó-

⁺ Texto presentado en el Curso de Doctorado: Ciudad, Territorio y Patrimonio, Universidad Iberoamericana, Golfo Centro, Puebla, México.

* Universidad de Valladolid, España.

rico como algo independiente, es decir, del que no debe requerirse un tratamiento urbanístico global estrechamente vinculado con la totalidad urbanística. Se ha considerado a este “espacio histórico”, y así se ha pensado de él, como un fragmento que no necesita ser interpretado en el marco de la ciudad total para “objetivar” el tipo de intervenciones a las que debería ser sometido. Y si esa interpretación se ha producido, casi siempre, para recabar del mismo su indiscutible pasado, como origen y base geográfica de la “ciudad contemporánea”, más aún se ha insistido para individualizar aspectos metodológicos de proyecto, que justificasen intervenciones individualizadas, directamente aplicados a los “espacios históricos”.

Esta “idea transmitida”, sin embargo, ocultaba la verdadera realidad. Queremos decir con esto que lo que se estaba planteando, realmente, para la Ciudad Histórica, aunque pareciese excepcional y específicamente identificado con problemas concretos relacionados, por ejemplo, con sus características como campo de operaciones vinculadas con la “centralidad urbana”, respondía, como no podía ser de otra manera, a lo que se le estaba requiriendo desde la globalidad urbanística identificada con la “ciudad total”. Este ocultamiento impedía que se pudiesen al descubierto las verdaderas influencias, influencias decisivas, que el Planeamiento General, al que era sometida la ciudad y su territorio, expresaba en el espacio de la Ciudad Histórica. Se ha intentado presentar a la Ciudad Histórica, en este sentido, como algo ajeno a lo que se estaba planteando fuera de ella, es decir, como “reserva cultural” frente a lo que era inevitable y que sucedía más allá de sus límites. No olvidemos, por otra parte, que si algo se ha presentado como una práctica obsesiva, a la hora de valorar y proyectar específicas operaciones urbano-arquitectónicas en los Centros Históricos, ha sido la idea de limitar su campo de actuación, es decir, el convencimiento generalizado de que toda actuación en la Ciudad Histórica suponía su delimitación como “ciudad autónoma”, ajustando, rigurosamente, su ámbito territorial, como si aún no hubiese abandonado su condición originaria de “espacio medieval”.

En función de este “ajuste”, se nos ha querido convencer de que lo requerido por la Ciudad Histórica era algo excepcional, algo que estuviese al margen, y por encima, de requerimientos expresados desde la totalidad urbanística. La realidad, decimos, es que estos requerimientos, al expresar lo que se le estaba exigiendo a la “ciudad global”, estaban condicionando todo tipo de actuaciones en el Centro Histórico.

El problema a plantear, y a resolver, en estas circunstancias, debería consistir en establecer relaciones estrictas, rigurosas, entre lo que está siendo planteado para la “ciudad total”, desde el Planeamiento General-Territorial, y lo que está reservado, en el marco de dicho Planeamiento, para la Ciudad Histórica. ¿De qué se derivan estas relaciones y cuál es su impacto en el tratamiento específico al que se ve sometida la Ciudad Histórica?

Podemos establecer, en este sentido, la hipótesis de que el tratamiento de que ha sido objeto la Ciudad Histórica ha obedecido, en cada momento histórico, a la relación que se ha planteado, de forma muy estrecha, entre el Planeamiento Urbanísti-

co, o Proyecto, al que se ha visto sometida la globalidad del territorio municipal, el papel que han ejercido los procesos de producción de la Renta Urbana y el desarrollo conceptual de la Disciplina Urbanística por lo que se refiere, sobre todo, a aquellos aspectos que más tienen que ver con la evolución del Concepto de Patrimonio. La Ciudad Histórica, en este sentido, ha adoptado un papel en consonancia con lo que se estaba planteando en el marco territorial al que debe su razón de ser, procediéndose a intervenciones concretas en la misma que han dependido, en última instancia, de requerimientos impuestos por la “renta del suelo”, es decir, en razón de los beneficios consensuados que podía aportar el uso, y abuso, de los “lugares históricos”. Y todo ello, al amparo de un sentimiento colectivo, aunque auspiciado ideológicamente, que, en cada momento histórico, ha adoptado actitudes diferentes con respecto a la conservación del patrimonio.

Cuando esta actitud ha deambulado por circuitos culturales comprometidos con concepciones “histórico-artísticas”, el Centro Histórico ha sufrido un desamparo total, lo que ha permitido un desarrollo de la “renta” tan importante como demoleedor. Cuando esas consideraciones “histórico-artísticas” han tenido que ser compartidas con aquellas otras en las que se consideraba la valoración de lo “edificado”, tipológica y constructivamente hablando, ese desamparo se ha atenuado, lo que condicionaba el desarrollo de la citada “renta del suelo”, adoptando ésta, en la medida en que se restringía el uso especulativo de la Ciudad Histórica, cotas de beneficio mucho más “racionales”.

De la excepcionalidad a su integración en una globalidad urbanístico-territorial

Queremos decir con todo esto que, si bien la Ciudad Histórica nos ha sido presentada como un fragmento de la ciudad total que, pretendidamente, gozaba de cierta autonomía a la hora de plantearse y de asumir específicas intervenciones arquitectónicas o urbanísticas, en realidad dichas intervenciones obedecían, y no eran ajenas, a la relación que se ha producido, históricamente hablando, entre Planeamiento-Proyecto de Ciudad, producción de la “renta urbana” y desarrollo de la Disciplina Urbanística, sobre todo, como queda dicho, por lo que se refiere a aquellos aspectos y categorías que han ido estableciendo el concepto de patrimonio. Esta contradicción, entre realidad de la Ciudad Histórica y presentación interesada de la misma, como si fuese algo independiente de la ciudad en la que se integra y a la que sirve, se ha constituido como la pauta más habitual que ha caracterizado a las posiciones adoptadas con respecto al dilema “¿qué hacer con la ciudad histórica?”. Por un lado, en efecto, se produce un reconocimiento local de la Ciudad Histórica, tratándola, urbanísticamente, como fragmento autónomo, pero, por otro lado, dicho fragmento, como no podía ser de otra manera, está sometido a las directrices generales que emanan de su condición de pertenencia a una realidad territorial que la engloba, la dirige, la gestiona e, incluso, la proyecta.

Esta dicotomía se ha expresado, sobre todo, en la medida en que se estaban potenciando “ordenaciones singulares” en la Ciudad Histórica que favorecían su distanciamiento con respecto a la “ciudad total”, lo que la hacía emerger como fragmento privilegiado, justificándose tal actitud por razones históricas, es decir, por representar dicho fragmento el espacio donde se aglutina lo singular y lo específico de la entidad urbanística global. Este distanciamiento, sin embargo, no era más que la forma en que se expresaba su condición de “centro”, es decir, su calidad de ámbito espacial al que se le estaba asignando el papel de reproductor de “rentas urbanas” privilegiadas, como privilegiadas eran las formas de vida que se propulsaban, vía Planeamiento y Proyecto, en dichos lugares.

La relación antes citada, Planeamiento-Rentas Urbanas-Concepto de Patrimonio, es la que nos va a proporcionar una respuesta a este fenómeno, respuesta contextualizada a tantos momentos históricos como formas ha adoptado dicha relación. En función de ésta, en efecto, se van a ir expresando las diferentes formas de intervención que han tomado a la Ciudad Histórica como su campo específico de operaciones. De ahí que establezcamos la hipótesis de que dichas intervenciones se han ido diversificando en la medida en que dicha relación ha ido adoptando contenidos, también, diferentes. Podemos establecer, en este sentido, tantas “generaciones de intervenciones” en Centros Históricos como formas diferente ha ido adquiriendo la relación citada.

Primera Generación. La reconstrucción-desdensificación como práctica urbanística más habitual

Una primera generación la identificamos con los Proyectos de Reconstrucción que se plantearon tras el final de la segunda Guerra Mundial. En estos años, en efecto, comienzan a formularse proyectos que no tenían otro objetivo, como parece lógico suponer, que reconstruir lo que había sido abatido por efectos de la guerra. La mayoría de las operaciones urbanísticas emprendidas se reducen, por tanto, a actuar sobre la “ciudad existente”, categoría ésta que, aunque expresada en forma de ruinas, determina el carácter del proyecto emprendido como intervención sobre fragmentos urbanos identificados con la historia de la ciudad, aunque, en esta ocasión, dicha historia se manifieste más en un plano virtual que en el propiamente real. Es así como estos Proyectos de Reconstrucción se convierten en las primeras propuestas urbanísticas implicadas en la recuperación de las “zonas históricas” de las ciudades.

En estos años, por otro lado, no podían plantearse otras alternativas urbanísticas que no estuviesen condicionadas por recuperar lo existente, alternativas, en una palabra, incapaces de eludir su compromiso con la historia. Y esto es así por cuanto dichas alternativas, por efecto del desastre citado, se presentan como acciones inmediatas y necesarias. Además, los efectos de la guerra condicionaron la estructura del sistema económico, lo que se manifestaba, entre otras cosas, en el bajo nivel que caracterizaba al proceso de producción inmobiliario, limitando las accio-

nes urbanísticas a emprender a operaciones muy restrictivas desarrolladas en el ámbito de la Ciudad Histórica. La actividad inmobiliaria, en efecto, aún no se había comprometido con el proceso de “acumulación de capital”, lo que va a tener una repercusión muy concreta en el desarrollo de la “renta del suelo”. Esta “renta”, en efecto, no se presenta, en el marco de la estructura económica, como elemento dominante, lo que se manifiesta en la ausencia, al menos en una minoración, de los procesos de “producción de suelo” identificados tanto con la expansión urbana como con la transformación de la edificación existente.

Lo más importante a resaltar de esta Primera Generación, por lo que se refiere a la manera de proceder a la intervención en los Centros Históricos, es lo que aporta a la disciplina que entiende de dicha intervención. Podemos hablar, en este sentido, de una Generación que ha marcado un hito disciplinar en la medida en que inaugura una manera de proceder al Proyecto de Recuperación del Centro Histórico, manera que no va a agotarse, ni a limitarse, al período histórico en el que se propone. Se trata, en efecto, de intervenciones que, recogiendo la idea decimonónica de la “insalubridad” (intervenir para eliminar las malas condiciones de vida de los “centros urbanos”), se debaten entre el “saneamiento” y los presupuestos urbanísticos de los CIAM. El ejemplo de Varsovia no deja lugar a dudas al respecto. Si comparamos las características que presentan los “islotos”, o manzanas, que conformaban el conjunto de la ciudad de Varsovia, antes de la destrucción de que fue objeto por el Gobierno Nazista Alemán, con aquellas otras que fueron propuestas en el marco del proceso de reconstrucción emprendido tras la Segunda Guerra Mundial, observamos cómo se ha pasado de un planteamiento basado en una densificación, con la que se identificaban formas de vida próximas a la miseria, a una nuevas condiciones urbanísticas en las que la presencia de espacios libres, interiores a dichos islotos, delatan una sustancial mejora de las mismas. La desdensificación se convierte, de esta manera, en la guía que encauza las formas de intervenir en la Ciudad Histórica.

Dicha “desdensificación” se manifiesta procediendo a una eliminación de estructuras físico-arquitectónicas localizadas en el interior de las manzanas, ya se trate de volúmenes edificatorios aislados o vinculados a los que conforman dicha manzana. El objetivo de este proceder es “airear” la organización interna de los “islotos”, práctica ésta que nos remite a los planteamientos que, sobre el llamado “diradamento edilizio”, propuso Giovannoni.

Si comparamos este tipo de intervenciones con las propuestas que elaboró Le Corbusier, para proceder a la transformación-alternativas de las tramas urbanas tradicionales, esta vez con el objetivo de mostrar que se puede puntualizar un aumento de densidad sin hacer más densa la ciudad en su conjunto, observamos las mismas intenciones que se aprecian para el caso de Varsovia. Si en esta ciudad se “airean” tejidos tradicionales, con el objetivo de disminuir su densidad, con la propuesta de Le Corbusier se sustituyen dichas tramas por otras más extendidas, más “aireadas”, lo que determina una densidad global más baja, lo que no evita que los conjuntos arquitect-

tónicos puntuales alcancen, por el contrario, densidades muy elevadas. Lo que nos parece semejante, en ambos casos, es la idea de intervenir en una trama urbana tradicional para dotarla de espacios libres que faciliten mejores condiciones de vida.

Por eso decimos que la forma de abordar las intervenciones en los Centros Históricos, en esta Primera Generación, se enmarca en un debate que hace de la “salubridad” el eje de sus planteamientos, y todo ello “reciclando” ideas decimonónicas ya experimentadas, de las que la obra de Haussmann nos puede servir como ejemplo, como aquellas otras que pasando por Giovannoni nos acercan a las propuestas LeCorbusianas.

Segunda generación. El Centro Histórico en el marco del modelo urbano” de la “renta del suelo”

Una Segunda Generación se identifica con la fase de Expansión de la Ciudad. Se trata de un “modelo urbano” en el que prima la lógica de la producción de la “renta del suelo”, producción que se verifica, al menos, en dos vertientes:

Mediante la extensión indiscriminada de la “mancha urbana”, incorporando nuevos terrenos a la ciudad que, hasta entonces, permanecían, en el mejor de los casos, dedicados a cultivos agrícolas, o a través de la “reestructuración” de los barrios viejos de la ciudad.

Esta expansión-reestructuración de la ciudad se plantea como hipótesis básica de proyecto, por cuanto dicha dinámica es la garantía que va a facilitar un desarrollo de la “renta urbana” con capacidad para fortalecer un proceso de acumulación de capital. Y es a esta lógica a la que hay que remitirse para comprender cómo responden los Centros Históricos al “modelo de ciudad” que se está materializando. Expansión y desarrollo de la “renta urbana” que se producen en consonancia con una “idea” de “patrimonio edificado” del que se resaltan, ante todo y para que no contradiga el “modelo expansivo de ciudad”, sus características histórico-artísticas. La expansión urbana, en este sentido, se corresponde con una sistemática reestructuración de los Centros Históricos, hecho éste sólo posible, por otro lado, si se identifica, disciplinariamente hablando, la idea de Patrimonio Arquitectónico con la “pieza histórico-artística” plenamente consagrada como tal. Esto quiere decir, en contrapartida, que todo lo que no se identifica con valores históricos consagrados puede ser objeto de demolición.

Se consolida, de esta forma, como política urbana específicamente aplicada al Centro Histórico, aunque extensible, como no puede ser de otra manera, a la ciudad total, la llamada “política del despilfarro”. ¿Qué implica una actitud semejante?. Pues, sencillamente, que se procede a la sustitución-demolición indiscriminada de “bienes inmobiliarios”, independientemente de su estado físico, ya que el objetivo es potenciar un desarrollo de la “renta urbana”, desarrollo productivo que está estrechamente vinculado al “valor del lugar”, al “valor de opinión”, como nos dice Vieille, que

recae sobre sectores históricos específicos. La cuestión que se plantea, por tanto, es cómo darle forma física, en correspondencia con una nueva funcionalidad, a ese "reconocimiento social" que recae sobre un lugar concreto. Y es este "reconocimiento", potenciado desde una vertiente de clase, auspiciado, en una palabra, desde el interés privado por apropiarse de algo que ha sido producido colectivamente y a lo largo de un extenso proceso histórico, lo que implica definir, mediante proyecto, una forma urbana con capacidad para realizar esos valores sociales reconocidos, para lo cual hay que proceder a la renovación física del lugar. Y todo ello, decimos, independientemente de si dicho lugar se expresa, formal, social y económicamente, como un complejo estable y dotado de buenas condiciones constructivas. No se demuelen los edificios tanto por razones de inseguridad manifiesta, físicamente hablando, como por su condición de "entorpecedores" del desarrollo de la "renta urbana", ya que lo que, al final, hace posible dicho desarrollo es el uso que permiten artefactos arquitectónicos comprometidos con el cambio funcional requerido.

Dicho "despilfarro" hay que entenderlo en su doble vertiente de carácter económica y social. Se trata, en primer lugar, de un "despilfarro económico" en la medida en que afecta a lo que es útil y puede, por tanto, seguir siendo objeto de uso, mucho más cuando este uso lo medimos y lo valoramos socialmente. De esta forma, también se convierte dicho "despilfarro" en un fenómeno social, ya que afecta a un "patrimonio edificado" del que hace uso una población, generalmente de baja renta, que tiene que abandonar los sectores más antiguos de la ciudad para desplazarse a barrios periféricos, lo que le obliga a consumir condiciones de vida ausentes de "centralidad", agregando a esa falta de referencias urbanas una carga económica añadida expresada mediante inversiones personales, o familiares, impuesta por vivir al margen de la "ciudad central".

Se trata de un "despilfarro", por tanto, que se produce en la medida en que así lo exige la producción de rentas derivadas de un uso especulativo del suelo central, y todo ello con el objetivo de ocupar zonas históricas para usos y contenidos sociológicos con los que se contribuye a propiciar una rigurosa división social del espacio. Es la materialización de esta división social, en la que el cambio funcional del Centro Histórico se alza como mecanismo encauzador de la misma, la que asegura una diversidad jerárquica de rentas urbanas y, con ello, el "modelo espacial" fragmentado que las sustenta. Fenómeno sólo posible, sobre todo por lo que se refiere a la adaptación del Centro Histórico como referencia de esa diversidad, si se entiende el Patrimonio Edificado como algo muy selectivo que no suponga una traba al proceso de sustitución de aquel otro "patrimonio", el más importante cuantitativamente hablando, que no goza de dicha selección.

Tercera Generación. Entre la "acción popular" y la "reconquista de clase"

Una Tercera Generación apuesta por la "austeridad". Se trata, como fácilmente puede imaginarse, de una reacción contra actitudes demoledora-expansivas propias

de la etapa anterior. Pensamiento coincidente con un momento histórico, final de la década de los sesenta y los años setenta, en el que se puede comprobar que las ciudades comienzan, en unos territorios más que en otros, a aminorar su crecimiento en extensión, tomándose conciencia, al menos, que un crecimiento espacial indiscriminado es incompatible con una recuperación de los Centros Históricos. La adopción de una “política de austeridad”, en este sentido, ¿puede responder al hecho asumido de esa tendencia al bajo crecimiento urbano, argumentándose más por razones derivadas de un hecho constatable que por aquellas otras que tratan de encauzar una nueva forma de entender el “modelo urbano” alternativo al “extensivo-demoledor”? Sean cuales fueren las razones, lo que deseamos argumentar es que la adopción de la “austeridad”, como modelo alternativo, no se ha expresado de la misma forma, ni ha obedecido a las mismas razones en el marco, todo ello, de una diversidad de realidades urbanísticas. Esta política de “austeridad”, en una palabra, ¿es más una consecuencia y una manera de adaptarse a una realidad, o una alternativa real?

El hecho es que se producen diversas formas de enfrentarse a la conservación del Patrimonio Edificado existente. No observamos, en este sentido, una única manera de afrontar las intervenciones en los Centros Históricos. Lo que sí constatamos es algo que resulta común a todas ellas. Se trata de la orientación ideológica que encauza dichas intervenciones. Frente a la “expansión-demolición”, en efecto, se propone una “contención cualitativa”, es decir, “cualidad” frente a “cantidad”. Se apuesta por la “transformación cualitativa” de lo existente, de lo construido, limitando el crecimiento en extensión de la ciudad, cualificando lo que ya está construido.

Ahora bien, estas transformaciones cualitativas pueden interpretarse, y materializarse, de forma diferente a la luz de su relación con la producción de las “rentas urbanas”. Queremos decir que “transformar cualitativamente” la ciudad, y muy concretamente sus zonas históricas, puede llevarnos a la producción, en clave especulativa, de “rentas urbanas de posición” o, por el contrario, a cuestionar el modelo urbano basado en dichas rentas. Dos actitudes que, cuando menos, han desarrollado dos formas de entender las intervenciones urbanísticas en los Centros Históricos.

Independientemente de la adopción de una “política de austeridad”, medida, o no, por razones que plantean acabar con una expansión indiscriminada de la ciudad, o condicionada por un real decrecimiento de dicha expansión, lo cierto es que se está adoptando, de forma generalizada, la cualificación del espacio urbano como política urbanística. Una desaceleración en las expectativas posibles para proceder al desarrollo de rentas urbanas, derivadas de la ampliación y extensión de las ciudades, puede estar siendo sustituida por una cualificación de lo existente como alternativa más racional para seguir desarrollando dichas rentas, aunque, ahora, dicho desarrollo se base en la transformación de lo existente y no tanto en la expansión indiscriminada de la ciudad.

Lo que debe quedar muy claro, en suma, es que una política real de "austeridad" no va a depender tanto del cambio que ha acaecido en la forma de producirse la "renta urbana" como de la manera de abordar el desarrollo de un "modelo urbano" que no se base en la producción de la misma, por cuanto de lo que no debe quedar ninguna duda es de que "austeridad" y producción de "rentas urbanas especulativas", derivadas del uso del suelo, se conciben como incompatibles.

Lo que caracteriza a esta Tercera Generación es que, en general, no delata tanto una actitud frente a la "renta urbana", con el objetivo de eliminarla, como un enfoque diferente por lo que se refiere a su desarrollo y materialización. Solamente en aquellos ámbitos en los que se ha planteado, de verdad, una lucha contra la especulación, contra la producción de "rentas urbanas" especulativas, adoptando la "austeridad" con rigor, es donde, también, se ha cuestionado el "modelo urbano" que las produce, "modelo" que se ha enfrentado a la "extensión indiscriminada" a través de una alternativa urbanística que hace de la "contención cualitativa" la razón de su ser. Esta "contención cualitativa", sin embargo, no es condición suficiente para abordar el cambio en el "modelo urbano" que elimine aquel que se basa en la producción de rentas, ya que esta contención puede adoptarse sin que ello procure una inversión del mismo.

Podemos establecer, en este sentido, dos vertientes, al menos, claramente diferenciadas. Una de ellas, siempre desde el plano de la "cualidad", está empeñada en la "elitización" de los Centros Históricos. Se caracteriza por la puesta en marcha de alternativas y proyectos que tienen como objetivo la valoración del contenido patrimonial de los Centros Históricos, y todo ello mediante un proceso de reconversión de sus funciones y contenidos sociológicos que hace que estos "centros" se conviertan en auténticos "ghettos de clase". Una atenta mirada al contenido de la Ley Malraux (1962) y a las consecuencias que se han derivado de su aplicación, nos ofrece un ejemplo de lo que decimos, ejemplo que, desgraciadamente, ha sido imitado en diversos contextos fuera del caso francés. Ostrowski, en su libro *Les Ensembles historiques et l'Urbanisme*, denuncia esta situación cuando nos plantea que el verdadero alcance social de las operaciones de salvaguardia, previstas en la citada Ley "...tienen por finalidad la protección de Conjuntos históricos. No se interesa por las personas que los habitan después de los trabajos de la puesta en valor. La Ley asegura una indemnización a los que están obligados a abandonar los inmuebles a restaurar, pero esto no resuelve la cuestión si lo que se quiere es que la mayor parte de ellos queden en el lugar una vez terminados los trabajos, o que las viviendas renovadas sean accesibles a diferentes grupos sociales". Refiriéndose al caso concreto de Avignon, nos comenta que "...hay que plantear una serie de objeciones, por lo que se refiere a los efectos sociales de la operación. Las nuevas viviendas construidas, de standing elevado, son ocupadas por gentes que disponen de rentas correspondientes. Los cambios demográficos acaecidos son aquí de carácter brutal. En la proximidad del Palacio de los Papas, rodeado entonces de modestas viviendas, ha surgido un lujoso abrigo para grandes burgueses".

Una segunda vertiente, de la que Bologna nos ofrece el ejemplo más significativo, apuesta por la recuperación de los Centros Históricos en clave popular y democrática, y todo ello mediante la puesta en marcha de actuaciones urbanísticas que se plantean como objetivo proceder a dicha recuperación, incorporándolo, como espacio social y económico, a un programa amplio que aborde, entre otras cosas, la resolución del problema de la vivienda. Recuperar un Centro Histórico va a significar, por supuesto, poner en marcha actuaciones que incidan en la conservación de sus bienes patrimoniales, pero dicha conservación, al entenderse en el marco de una recuperación general de la ciudad, de sus valores económicos y sociales, concibe al Centro Histórico como un espacio no marginal, como complejo espacial estrechamente vinculado con la ciudad total. Recuperar el Centro Histórico, por lo tanto, va a significar recuperarlo en el marco general de recuperación de la ciudad. De esta forma, una política urbanística que afecte a toda la ciudad, que tradicionalmente ha marginado a la Ciudad Histórica, como es el caso de la “política de vivienda”, encuentra en el Centro Histórico, bajo esta perspectiva, un campo de actuación fundamental, aunque no el único, para proceder a la materialización parcial de la misma. De esta forma, el Centro Histórico se incorpora y contribuye a la resolución del citado problema, al mismo tiempo que recupera parte de su patrimonio para restituirlo como continente residencial, lo que, en última instancia, contribuye a equilibrar la relación “centro-periferia”, es decir, apostando por un nuevo modelo urbano en el que no domine la expansión en detrimento de la cualificación interna.

Esta segunda alternativa, enmarcada en la contención cualitativa que comentamos, apuesta, por tanto, por la recuperación de los Centros Históricos en clave popular, sobre todo mediante la puesta en marcha de políticas urbanísticas que se marcan como objetivo el desarrollo de una política de vivienda para el Centro Histórico, unido, todo ello, a su re-equipamiento social-productivo, procediendo, además, a una descentralización administrativo-económico-financiera. Se trata de concebir el Centro Histórico como un barrio más de la ciudad y no como un fragmento del que se demandan consumos o usos de élite.

En ambos casos, el Centro Histórico se ha cualificado, pero mientras en el primero de ellos dicha cualificación se plantea en el marco de un modelo urbano que potencia la contraposición centro-periferia, enfrentando dos formas de vida, en el segundo se apuesta por aminorar dichas tensiones, tratando de equilibrar el contenido económico-social de la ciudad. Este último planteamiento es el que nos pone frente a una auténtica política de austeridad.

Cuarta Generación. El Gran Proyecto Arquitectónico suplanta al Planeamiento Urbanístico

Una Cuarta Generación apuesta por hacer del llamado Plan Estratégico el marco de referencia de las actuaciones a llevar a cabo en los Centros Históricos. Renun-

cia expresa, por tanto, a la idea del Planeamiento Global clásico, recurriendo a actuaciones individualizadas, aunque estratégicamente localizadas en el espacio del Centro Histórico, para abordar no tanto acciones extendidas a la globalidad del Centro Histórico como la cualificación sectorial del mismo. El Plan Estratégico se concibe, en este sentido, como el resultado final de una suma de proyectos específicos aplicados al espacio del Centro Histórico. El Plan como suma de actuaciones individualizadas, y no como marco de referencia de la que se parte para proceder, a posteriori, a intervenciones concretas. El Centro Histórico se piensa, en esta ocasión, como un fragmento de ciudad al que sólo le cabe la posibilidad de servir de asiento espacial de operaciones arquitectónicas de gran alcance.

Planteamiento que se genera en el marco de la ya antigua discusión Plan-Proyecto. Desencantados por el Planeamiento Funcional, en la medida en que ha desembocado en la especulación y el desarrollismo, al menos desde una interpretación interesada del mismo, se apuesta por el Proyecto, es decir, por definir todo, o casi todo, en cualquier tipo de propuesta urbanística. Los defensores del Planeamiento, detractores de las patologías que se han derivado de una cierta manipulación del Planeamiento Funcional, siguen apostando, en el marco de esta polémica, por el Plan, aunque sometiendo sus determinaciones a presupuestos que aseguren la anticipación proyectada, con la voluntad, por tanto, de hacer fracasar cualquier intento de especulación. Apuestan por el Plan, aunque con otros contenidos y sometándolo a controles específicos. Pero, sobre todo, apuestan por esta fórmula en la medida en que se sigue creyendo que sólo a través de un Planeamiento Global, previamente establecido y en el que se propongan intervenciones concretas, es posible controlar los procesos patológicos especulativos que, en función de una negativa interpretación del mismo, se puedan generar. Y se apuesta por el Plan, por cuanto si con éste cabe, al menos, la posibilidad de poner en marcha un control que elimine procesos especulativos, asegurando, por tanto, un uso democrático del espacio. Con el Proyecto, al contrario, se da rienda suelta a grandes operaciones arquitectónicas, casi siempre de signo especulativo, en la medida en que se plantean al margen de un Plan de conjunto, no respondiendo, al final, más que a intereses derivados de la puesta en marcha de la operación específica emprendida.

Esta discusión Plan-Proyecto, sin embargo, se considera, al final, totalmente estéril, ya que casi todos están de acuerdo que proyectar, o planificar, la ciudad supone, ante todo, dotarla de unos "principios estratégicos" que proporcionen una lógica estructural a sus elementos de carácter público, es decir, al conjunto de las infraestructuras, servicios colectivos, sistema de espacios libres, movilidad, ...etc. Principios estratégicos que no son incompatibles con propuestas concretas, incluso con aquellas que se definen a nivel arquitectónico, que resuelvan, en el marco de dicha estrategia, formalizaciones urbanísticas concretas.

Esta discusión se produce, además, en un momento histórico, década de los ochenta, en el que ya está totalmente asumida la idea de que los Centros Históricos hay que conservarlos, no sólo por lo que se refiere a sus características histórico-artís-

ticas sino, incluso, el ámbito más general de su “patrimonio edificado”. Cada vez pesa menos sobre estos Centros Históricos la lógica de la demolición. Su conservación y permanencia no se discute, sólo la forma de llevarlas a cabo, tratándose, en cualquier caso, de buscar un nuevo significado a las acciones de proyecto que se han llevado a cabo hasta el momento, liberándolas de sus excesivos presupuestos económicos, de su excesiva consideración de operaciones muy identificadas con la producción de áreas de Centralidad comprometidas con la acumulación y reproducción del capital. El objetivo que se plantea, como alternativa, estaría enfocado hacia la inversión de dichos planteamientos, excesivamente económicos, en favor de recuperar “significaciones históricas”.

Generaciones Históricas y Realidad Actual. Hacia la recuperación conceptual del Centro Histórico como ámbito territorial

El tratamiento actual de que son objeto los Centros Históricos no se caracteriza por su identificación con una línea exclusiva, metodológicamente hablando. Dicho tratamiento, por el contrario, es muy diverso. Diversidad de políticas urbanísticas, de maneras de enfocar y de entender la conservación y recuperación de los bienes patrimoniales, intereses diversos referidos a las formas que adquiere la apropiación del espacio urbano, ...etc., todo ello, decimos, definen y condicionan una diversidad por lo que se refiere a dicho tratamiento. Las Cuatro Generaciones reseñadas nos permiten pensar en esa diversidad, ya que podemos argumentar que las propuestas planteadas en el seno de las mismas, aunque contextualizadas en ámbitos históricos diferentes, no se han agotado, lo que nos permite decir que todas ellas conviven y se manifiestan, en la actualidad, como posibles alternativas de cara a la conservación y recuperación de los Centros Históricos. De una u otra manera, las propuestas relacionadas con cada una de estas Generaciones aún pueden comprobarse en la realidad actual que configura el tratamiento específico de que son objeto los Centros Históricos.

Es así como podemos argumentar que el pensamiento que encauza las intervenciones más recientes en nuestros Centros Históricos remite, en la mayoría de los casos, a experiencias que se remontan a tiempos pretéritos. Y es que lo que se ha ido entendiendo por Ciudad Histórica, lo que se ha deseado hacer con la misma, en función, naturalmente, de formas de intervención diferentes, es algo que ha permanecido, que permanece, inamovible desde tiempos inmemoriales, posiblemente desde que comenzó a planificarse y a construirse la Ciudad Moderna. Desde entonces, si algún fragmento de ciudad ha sido objeto de consenso social, para ser requerido con funciones específicas y concretas en el marco del nuevo “modelo urbano” que se estaba proyectando, ese fragmento ha sido el que se identifica con la Ciudad Histórica. Sobre qué hacer con él no había ninguna duda: Requerirlo como lugar central, por entonces, según los casos, de carácter comercial-financiero, condicionando, por tanto, una residencia de cierta élite. Ahora, quizás, con las mismas funciones, aunque

desagregadas en el conjunto de su espacio. Pero, siempre, como algo diferencial, y como diferente asume formas de intervención que lo alejan, cada vez más, del conjunto de la ciudad. Alejamiento que está implicando, abriendo expectativas que encauzan cierta privatización, ya no sólo de lo históricamente identificado con lo íntimo y doméstico, sino, también, con lo específicamente público.

Las Cuatro Generaciones reseñadas nos permiten pensar que las prácticas urbanísticas que se identifican con cada una de ellas, referidas, sobre todo, al tratamiento específico de que son objeto los Centros Históricos, se han extendido más allá de las mismas, expresándose, hoy día, como maneras de hacer que, de forma individualizada o yuxtapuestas entre sí, proporcionan contenidos a los tipos de intervenciones más habituales que se lleven a cabo en la actualidad. De la Ciudad Histórica, en efecto, se ha requerido y se sigue requiriendo lo siguiente:

1. Su Desdensificación y Saneamiento. Nos referimos a las intervenciones que se propusieron durante la Primera Generación, es decir, aquella que se inscribía en el período histórico de la Reconstrucción de las ciudades europeas. Tal y como se planteaba por entonces, incluso antes, durante los años que se identificaron con el origen de la Ciudad Moderna, el "saneamiento" de los tejidos urbanos tradicionales se alzaba como el móvil más inmediato para justificar intervenciones concretas en la Ciudad Histórica. El "saneamiento" de las zonas históricas, mediante su "desdensificación", se presenta como la condición "sine qua non" para hacer de dichos lugares unas zonas de prestigio, y ello tanto en el plano económico como social. Saneamiento necesario, por tanto, para hacer realidad el cambio en la rentabilidad de las mismas. Se trata de una práctica que aún hoy día continua siendo un marco de referencia obligado para proceder al "proyecto de singularidad" que pesa sobre las zonas históricas de nuestras ciudades. Bien entendido que se trata de un saneamiento económico y social que tiene como objetivo su preparación para fortalecer el sentido de su singularidad urbanística.
2. Proceso éste que acaba elitizando los Centros Históricos, asumiéndose, por tanto, aquellas prácticas urbanísticas que encauzan la conformación de los citados centros hacia su definición como "ghettos de clase". La Ley Malraux continua, en este sentido, siendo de actualidad en nuestros días.
3. Pero, los Centros Históricos también, hoy día, se conciben como lugares donde aún son consentidas prácticas demoledoras sistemáticas. Y no sólo aplicando "técnicas fachadistas", eliminando todo lo que está detrás del muro de fachada, es decir, conservando aquellos "elementos urbanos" que ocultan la realidad de una desaparición rigurosa, sino, también, procediendo a lo que se suele denominar como "renovación bulldozer". El caso del proyecto que se ha llevado a cabo en París, en el sector denominado Tolbiac-Bercy, es un ejemplo de lo que decimos.
4. Junto a este tipo de intervenciones, saneamiento-elitización-demolición, nos encontramos con aquellas otras que entienden el Centro Histórico como realidad

urbanística objeto de “planificación”, entendida ésta como la propuesta de un orden aplicado a su totalidad físico-geográfica. Constituyen prácticas que, desde nuestro punto de vista, se mueven en el marco de una “marginación disciplinar” al entenderse, de forma general, que es sólo a través de proyectos arquitectónicos puntuales cómo puede materializarse dicha globalidad, y todo ello con referencia a un pensamiento que deshecha la globalidad, concebida desde el planeamiento, en favor de sistematizaciones resultantes de la suma de actuaciones individualizadas. Esta visión desde el Planeamiento, aunque marginal y desechada desde la “autoridad” que dimana del pensamiento arquitectónico, constituye un acercamiento a la realidad del Centro Histórico que entiende la “sistematización de lo público” como base metodológica que debería orientar todo tipo de intervención en dichos fragmentos urbanos. Se compagina, en función de dicho Planeamiento, lo “normativo” con el control formal y funcional de lo público, y todo ello desde la definición, estricta y rigurosa, del Espacio Colectivo, a todos los niveles, hasta el control de una cierta cota de actividad residencial popular, sin olvidar aquella otra que hace referencia a la recuperación de actividades económicas compatibles con el espacio de la Ciudad Histórica.

5. Y, conviviendo con las prácticas que hacen referencia a la “desdensificación-elitización-demolición” no resulta contradictorio con ellas, exceptuando la específicamente identificada con un “planeamiento democrático”, la consideración del Centro Histórico como lugar donde se materializan, física y espacialmente, “estrategias urbanas competitivas”. Si las formas de intervención mencionadas, sobre todo las que hacen referencia a la “desdensificación” por motivos de salubridad, la “elitización” que convierte a los “centros” en “ghetos de clase”, y las vinculadas con procesos rigurosos de “renovación urbana”, acompañan, complementándolas, a las diversas formas que están adoptando las intervenciones urbanísticas en los Centros Históricos, lo que realmente están aportando a sus procesos de transformación es un apoyo infraestructural a la “estrategia urbana” emprendida. Es esta última la que se está imponiendo como norma de intervención más rigurosa, pero necesita de prácticas ya sancionadas históricamente con la finalidad de preparar el camino para que la “estrategia proyectada” adquiera verdadera realidad transformadora. De ahí la necesidad de que este conjunto de “prácticas urbanísticas” convivan en el espacio y se contemplen, conjuntamente, en un único proyecto expresado desde el hipotético planeamiento subyugado a la “estrategia” citada.

Dicho “planeamiento”, en estas condiciones, no es más que el resultado de sumar estrategias y no tanto el condicionante y conductor de las mismas. Lo que debe quedar muy claro, en este contexto, es que el “plan estratégico” convierte al Centro Histórico en un lugar sobre el que pesan operaciones urbano-arquitectónicas pensadas para localizarse en espacios, en fragmentos de ciudad, de los que se sirven, no a los que sirven. Es así como podemos argumentar que el Centro Histórico, como realidad urbana poseída de una significación histórica que interesa, y es requerida, por la ciudad total, desaparece, convirtiéndose, por el contrario, en

soporte de formas y contenidos que les son ajenos. ¿Es ésta la nueva significación urbano-territorial que están asumiendo los Centros Históricos?. Y todo esto en un momento histórico en el que observamos, con una gran preocupación, una marcha atrás en la concepción de lo que debe ser, o no, objeto de conservación en el ámbito de lo patrimonial. Por encima de consideraciones físicas, constructivas, espaciales y funcionales, en efecto, comienzan a primar las de carácter histórico-artístico, lo que nos está haciendo retroceder a contextos históricos ya superados en los que las demoliciones de elementos construidos, integrados en los centros urbanos, estaban sometidas a la lógica de la “renta del suelo”.

Conclusión alternativa

En medio de toda esta confluencia de opciones, confusas y desorientadas en muchos casos, nuestra alternativa es sencilla: Seguir apostando por el Planeamiento, por el orden que impone el “proyecto del plano”, por el “proyecto urbanístico”. No se trata de repetir prácticas que nos retrotraigan a los fracasos del urbanismo funcionalista, sino de revisar críticamente los presupuestos del Planeamiento Urbanístico para extraer de toda su experiencia lo que, sin duda alguna, sigue siendo válido. Uno de los problemas, y de las cuestiones más importantes, con las que debe enfrentarse nuestra disciplina es indagar en su pequeña historia (tan sólo 150 años) para recuperar lo que se ha pensado y no se ha materializado, probablemente, por cuestiones políticas.

Del Centro Histórico se ha dicho todo, se ha pensado todo. Reflexionemos sobre ello y propongamos, ordenadamente, lo que se estime más conveniente para todos. Apenas nos queda campo para la invención y la improvisación. Sólo falta voluntad (¿política?) para materializarlo. Al hilo de esto, queremos concluir este ensayo recordando a G. Astengo, y muy concretamente al Plan que sobre la ciudad de Asís redactó hacia 1957-58. ¿Cuáles fueron los aspectos fundamentales que sostenían su propuesta urbanística?. Eran los siguientes:

1. Parte del conocimiento y ordenación del Territorio Comunal, tanto para controlar el proceso de construcción inmobiliario que pudiese recaer sobre el mismo como para recuperarlo como “espacio productivo”.
2. De Territorio Comunal pasa al Territorio de la Ciudad, con los mismos propósitos. El Territorio se alza, en este sentido, como un “objeto construido” en el mismo plano que lo es la Ciudad, y como tal debe ser objeto de Planificación. Y ésta se entiende como control y desarrollo de la actividad constructiva, pero también de la actividad económica, sin olvidar su condición de asiento de un sistema social determinado.
3. En este contexto, los valores patrimoniales, arquitectónica y urbanísticamente hablando, no se ignoran. Todo lo contrario, resultan enriquecidos en el marco de esa consideración del territorio como conjunto físico, social y productivo.

EL MODELO TERRITORIAL DE FINALES DEL SIGLO XX⁺

*Antonio Serrano Rodríguez**

Introducción

Como he tenido ocasión de destacar en otras ocasiones (A. Serrano, 1993), estamos ante una sociedad urbana cuyos principales problemas y contradicciones se resuelven en las ciudades. En ellas se concentran la actividad y los puestos de trabajo, pero también el paro y la marginación social. Se reduce el tiempo de trabajo, pero al mismo tiempo también se reduce el tiempo de ocio como consecuencia de la congestión del tráfico y del incremento del tiempo de acceso al trabajo. Se amplían los servicios a la población, pero también la inseguridad ciudadana. Se incrementa la esperanza de vida, pero se generan nuevos y progresivos riesgos de enfermedad por las condiciones ambientales, el ruido, el riesgo de accidentes. Se genera riqueza pero se producen amplias bolsas de pobreza, con viviendas en malas condiciones y altos niveles de desempleo, etc. Las grandes ciudades corren el riesgo, como consecuencia del paro y de la marginación, de convertirse en "ghettos" de inseguridad, pobreza y malestar.

En este sentido, encuestas realizadas por la UNESCO en las principales ciudades europeas, y por Demoscopia, para el Banco de Santander (A. Serrano, 1995), sobre el grado de satisfacción que le produce al ciudadano vivir en su ciudad y sobre los principales problemas que encuentra en la misma, son significativas de la importancia relativa de los distintos problemas en cada ciudad, aún con las limitaciones características de estas encuestas y con los distintos condicionantes que inciden en las respuestas a las mismas en cada país. Estos problemas, recogidos en el Cuadro

⁺ Texto presentado en el Curso de Doctorado: Ciudad, Territorio y Patrimonio, Universidad Iberoamericana, Golfo Centro, Puebla, México.

* Universidad Politécnica de Valencia, España.

1, están estrechamente interrelacionados entre sí; la solución a uno de ellos, cuando es factible, exige decisiones políticas de priorización de inversiones, cuyos efectos urbanos muchas veces son contradictorios sobre otros problemas. Por ello su consideración debe realizarse dentro de un enfoque global e integrado, que tenga en cuenta las contradicciones que se producen en el seno de los procesos de producción de las ciudades.

Por otra parte, está fuera de toda duda que nos encontramos ante un mundo en cambio tecnológico, social y político, con muchas incertidumbres en su dinámica futura, pero con una incidencia creciente de la globalización de los procesos, tanto en términos económicos como ambientales. Y es importante destacar a este respecto que el tipo de crecimiento económico predominante está produciendo graves riesgos para la supervivencia de la humanidad sobre el planeta, como consecuencia, sobre todo, de los grandes problemas ambientales globales que la sociedad de consumo está generando.

En este marco, teóricamente se va imponiendo un modelo de defensa del “desarrollo sostenible”¹ como objetivo social, que las distintas administraciones —estatal, nacional, regional y local— van asumiendo en sus discursos; sin embargo, este objetivo implicaría asumir políticas que serían difícilmente compatibles con las prácticas actuales de esos mismos estados y con la dinámica de la economía mundial.

Y ello, porque el desarrollo sostenible exige asegurar un nivel y una calidad de vida a la población actual que no suponga poner en cuestión los de las poblaciones venideras. Situación muy distante de las tendencias económicas actuales, donde nos encontramos con una dinámica de crecimiento caracterizada, por un lado, por generar una creciente desigualdad económica, y, por otro, con unos países desarrollados centrados en una dinámica de consumo claramente incompatible con los recursos del planeta; y que, sin embargo, se propone como modelo a sociedades más tradicionales y de formas de vida ecológicamente más sostenibles. Adicionalmente, una parte creciente de la población mundial se concentra en ámbitos urbanos cada vez de mayor extensión (regiones funcionales urbanas), donde trabaja, consume y vive cotidianamente en el marco de crecientes y contradictorias agresiones al medio ambiente (coche, generación de basura, consumo de productos fuertemente contaminantes, despilfarro del agua, etc.).

¹ De un manera genérica, se define el “desarrollo sostenible” como el desarrollo que asegura la satisfacción de las necesidades del presente de la población, sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las propias. Éste es el significado con el que se ha utilizado en CEPAL/ONU(1991), o también en ONU(1992). Desde otra perspectiva, también podemos definir el “desarrollo sostenible” como el proceso de mejora de la calidad y nivel de vida de la población, producido sin disminución del “patrimonio natural o social”, ni de la globalidad de “recursos” de que dispone la humanidad. (A. Serrano, 1994).

CUADRO 1

ORDEN DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS SENTIDOS POR LOS CIUDADANOS

MEDIA 14 CIUDADES (las señaladas más Luxemburgo, Dublín, y Milán).	ATENAS	PARIS	BARCELONA	BRUXELAS	MADRID	COPENHAGE	BERLIN	LONDRES	ROMA	AMSTERDAM	LISBOA
1.º Medio ambiente	1.º	1.º	1.º	1.º	2.º	1.º	1.º	1.º	2.º	2.º	2.º
2.º Inseguridad	6.º	5.º	2.º	2.º	1.º	3.º	2.º	3.º	5.º	1.º	3.º
3.º Circulación	2.º	4.º	4.º	3.º	4.º	6.º	3.º	4.º	1.º	3.º	5.º
4.º Transporte	3.º	6.º	5.º	6.º	5.º	8.º	6.º	2.º	3.º	5.º	1.º
5.º Coste de la vida	4.º	2.º	3.º	4.º	6.º	5.º	5.º	5.º	9.º	5.º	7.º
6.º Precio vivienda	8.º	3.º	8.º	8.º	3.º	4.º	4.º	6.º	6.º	8.º	4.º
7.º Oferta de trabajo	7.º	8.º	6.º	7.º	7.º	7.º	7.º	10	7.º	7.º	6.º
8.º Equipamiento social	5.º	9.º	7.º	10	8.º	2.º	9.º	7.º	4.º	9.º	8.º
9.º Inmigrantes	9.º	7.º	9.º	5.º	9.º	9.º	8.º	8.º	8.º	4.º	10
10.º Conservación patrimonio	10	10	10	9.º	10	10	10	9.º	10	10	9.º

Fuente: UNESCO y elaboración propia.

El resultado es que el balance global de los riesgos ambientales para el conjunto de la sociedad no puede considerarse positivo de cara al siglo XXI y que es más necesaria que nunca una consideración globalizada (pensar globalmente) de esta situación y una concienciación clara de los graves problemas económicos, sociales y ambientales que existen; así como es igualmente necesaria la toma de conciencia de que es imprescindible una actuación coordinada de todos los estados con el pensamiento puesto en el largo plazo.

Adicionalmente, si una parte creciente de la población se concentra en lo que denominaremos "regiones funcionales urbanas", es preciso que la organización de estos espacios se haga compatible con una progresiva mejora de la sostenibilidad de su desarrollo. Obviamente, por su propia constitución, las regiones funcionales urbanas son incompatibles con los principios del desarrollo sostenible; pero una adecuada política territorial, urbanística y ambiental puede mejorar la calidad de vida de los ciudadanos que residen en las mismas, ayudar a que la población pueda acceder a un empleo y a una renta que le permita subsistir y colaborar con el pro-

greso social, y con una mejor utilización del patrimonio y de los recursos naturales y sociales del planeta.

En todo caso, hay que señalar que la dinámica de los problemas ambientales de nuestras ciudades y de la calidad de vida de sus ciudadanos, va ligada a la dinámica de asentamiento demográfico de la población y a la localización y organización de la producción. Por ello, hacia el futuro próximo, hay que esperar la continuación de la presión demográfica y social sobre las grandes áreas urbanas; y ello, pese a los nuevos desarrollos tecnológicos y productivos de finales de siglo, que han favorecido la deslocalización de las ciudades de los países desarrollados de la actividad productiva industrial intensiva en mano de obra, y que es de esperar que a lo largo del siglo XXI, tras la deslocalización industrial característica de la última década del XX, incida sobre el terciario, incrementando los problemas de desempleo y marginación en las ciudades.

De hecho, estos procesos de deslocalización productiva pueden dar lugar a que las grandes ciudades se conviertan en "ghettos" de la marginación, del desempleo y de la inseguridad ciudadana. Quizás no se esté tan lejos como se piensa de algunos de los modelos catastrofistas, que ya el cine o la literatura nos han anticipado, presentando a nuestras ciudades como centros de la marginación, inseguridad y desempleo, frente a una actividad productiva crecientemente globalizada y deslocalizada. Las grandes áreas urbanas pasarían así de ser centros del desarrollo, a cárceles de la población desfavorecida; un riesgo cuya certeza para el primer cuarto de siglo XXI está en manos de toda la sociedad evitar.

De la ciudad al área metropolitana y a la región funcional urbana

Aproximación al proceso histórico

Las transformaciones que se están produciendo en el campo productivo, del transporte y de las comunicaciones, junto a su reflejo en el conjunto de relaciones sociales y de comportamientos que caracterizan a la sociedad actual, están llevando a cambios profundos en la propia estructuración territorial, definiendo espacios de relación sensiblemente más amplios que los que eran tradicionales en las tres primeras cuartas partes del siglo XX.

A finales del siglo XIX las circunstancias que rodean al desarrollo capitalista empiezan a presentar transformaciones de importancia. En 1873 se produce la primera crisis mundial de sobreproducción industrial que sirve de inicio a la lucha por el expansionismo y control de los mercados, a la vez que se empieza a generalizar las solicitudes, en distintos países, de aranceles protectores contra la competencia exterior. Paralelamente, la cartelización y formación de grandes trust en EEUU, Alemania, Inglaterra, etc., va a implicar un profundo cambio en cuanto al reflejo espacial de las necesidades del nuevo tipo de desarrollo. La accesibilidad a nuevos

mercados y su control son ahora los aspectos fundamentales que interesan a los monopolios. La lucha por los mercados, pronto iba a dar lugar a que, a principios del siglo XX, se desencadenara la Primera Guerra Mundial.

Terminada esta Guerra las ciudades se encuentran, por un lado, con las necesidades derivadas de su reconstrucción y, por otro, con unas posibilidades técnicas en el campo de la ingeniería y de la arquitectura, de aplicación a esa reconstrucción, que la Guerra había incentivado considerablemente.

El incremento del tamaño de la empresa y la diferenciación entre producción y gestión, cambia las pautas de localización y modifica el marco urbano demandado por las fuerzas directivas de la sociedad. Las industrias productivas se empiezan a localizar en el extrarradio de las ciudades y se crean nuevas zonas residenciales para obreros. Paralelamente, el desarrollo del capitalismo financiero presenta también unas exigencias de cambio, demandando la existencia de una "city" definida espacial y socialmente, que sea accesible desde las áreas residenciales más nobles. Por último, el estrecho marco de la ciudad concebida con los límites administrativos municipales se muestra insuficiente a las necesidades de expansión y crecimiento urbano y la noción de área metropolitana empieza a cobrar vigencia.

Las ideas fundamentales que van a presidir la reforma, para satisfacer las nuevas necesidades de expansión urbana, se basan en dos principios fundamentales heredados de la obra de Howard:

- Limitar el crecimiento de la ciudad central.
- Promover ciudades satélites bien comunicadas con la ciudad central, pero separadas de ésta por zonas naturales que sirvan de aislante y pulmón oxigenador.

En síntesis, por parte del capital se produce un importante cambio cualitativo en sus necesidades urbanas y en su postura ante la actuación pública. Si en sus primeros estadios la propia industria era capaz de adaptar a sus necesidades la lógica del crecimiento urbano con los escasos instrumentos existentes de intervención y control público, la propia dinámica de crecimiento urbano que genera el desarrollo capitalista, da lugar a que entren en contradicción la ocupación anárquica del espacio —y sus altos costes sociales— con los propios intereses capitalistas. La necesidad de una regulación que resuelva las contradicciones ya observables entre industria y territorio cobra peso.

El equilibrio del sistema empieza a exigir un aprovisionamiento de servicios y equipamientos sociales, es decir, de consumos colectivos, a las masas obreras o empleados en administración y servicios que pueblan las ciudades. Las actuaciones sobre la ciudad han de tender, a partir de este momento, a satisfacer la demanda social existente hasta un umbral que permita reducir las contradicciones sociales y los conflictos (hasta al menos un nivel tolerable por ambas partes) y que, paralelamente, permita potenciar el rendimiento productivo de los trabajadores.

El desarrollo tecnológico va a posibilitar igualmente la realización de nuevas políticas de ordenación territorial y urbana. El transporte, la energía eléctrica y las

posibilidades de almacenamiento y conservación de productos, implican un cambio en el papel de la dimensión espacial dentro del ciclo productivo.

La legislación territorial y urbana empieza a tener un amplio desarrollo. El Estado ve reforzado su papel y afronta nuevos cometidos empresariales; su función irá evolucionando hacia la de partícipe y coordinador de las opciones económicas y territoriales, y se irá convirtiendo en productor de sectores enteros de la organización social, como, por ejemplo, el de los medios de consumo colectivo.

De modo contemporáneo, los equipamientos comerciales y terciarios, y el aparato institucional y administrativo se asientan en las áreas centrales, aprovechando las rentas de localización generadas por la accesibilidad de estas áreas; la estructura urbana se ve sensiblemente modificada. Los centros antiguos, en este proceso, sufren frecuentes transformaciones, tanto como consecuencia del libre juego del mercado como por efecto de intervenciones planificadas. Por último, en la periferia se amplía la dimensión de las intervenciones, generando una marcada uniformidad del nuevo tejido territorial y urbano.

La definición de las regiones funcionales urbanas

Esta dinámica ha llevado a la definición y delimitación de lo que ha dado en llamarse “regiones funcionales urbanas”, como ámbito de relación de la sociedad de finales del siglo XX. El propio nombre de “región” ya incorpora una de las características específicas de estos ámbitos, cual es su extensión supraprovincial. Del concepto de “área metropolitana” como ámbito de acción situado entre los 20 y 50 kilómetros, se pasa al de “región funcional urbana”, donde el ámbito de acción suele superar los 100 kilómetros de diámetro (en consonancia con las mejoras de los transportes, que permiten salvar esas distancias en tiempos aceptables para las relaciones cotidianas), y en las que el carácter monocéntrico de las áreas metropolitanas (polarizadas en un único municipio central, origen de la formación del área metropolitana), se ve fuertemente matizado por la incorporación de nuevos centros —de similar o inferior relevancia, orígenes a su vez del establecimiento de áreas metropolitanas, o de áreas urbanas—, que pasan a integrarse en el conjunto de la región funcional urbana.

La región funcional urbana presenta entonces cuatro características de gran relevancia para el análisis territorial: su progresiva expansión geográfica con disminución de la población del núcleo histórico central, su carácter plurinuclear, su carácter plurifuncional y su potencialidad de crecimiento autónomo y autosostenido cuando alcanza un determinado volumen de población (que podemos situar sobre los cinco o seis millones de personas) y actividad en su área de influencia.

En este marco, y como primer aspecto, hay que indicar que el fenómeno de influencia urbana supramunicipal es un fenómeno que caracteriza a distintas áreas del territorio, tanto a nivel nacional como internacional. Las mayores áreas urbanas

se sitúan, en la actualidad, en los países en desarrollo (México D.F., Sao Paulo, etc.). En los países desarrollados, la superposición de mecanismos de mercado a la evolución de los precios del suelo y de la vivienda, suelen implicar un cierto equilibrio en el crecimiento urbano, complementado por el planeamiento urbanístico, que tiende a evitar los efectos externos más negativos de la expansión urbana. No obstante, este crecimiento territorial se estructura progresivamente en ámbitos más amplios. La Europa de los Doce comprendía 165 áreas metropolitanas, aglomeraciones urbanas o regiones funcionales urbanas de más de 200.000 habitantes, que se encontraban en gran parte concentradas en tres grandes ámbitos territoriales centroeuropeos (Inglaterra, en el Reino Unido; Benelux y sur-suroeste de Alemania; y Norte de Italia).

El proceso definido de formación de una "región funcional urbana", que delimita un ámbito sensiblemente más amplio que el del "área metropolitana", es también claramente contrastable en España; y hace necesario la consideración de este nuevo nivel espacial en todo análisis territorial y urbanístico, incorporando los municipios cuya dinámica justifica su integración en el mismo, tal y como se recoge en el cuadro 2.

CUADRO 2

SOBRE LA TIPOLOGÍA URBANA EN ESPAÑA

ÁMBITO	N.º MUNICIPIOS Y (%)	POBLACIÓN TOTAL (MILES) Y (%)
Grandes Áreas metropolitanas - Regiones Funcionales Urbanas (más del millón de habitantes).	227 (3%)	12.499 (32%)
Áreas Urbanas y metropolitanas asociadas a ciudades intermedias (entre el millón y los 300.000 habitantes).	124 (2%)	6.484 (16%)
Núcleos urbanos (entre 19.000 y 300.000 habitantes).	167 (2%)	6.970 (18%)
Núcleos intermedios (entre 4.600 y 19.000 habitantes).	774 (10%)	7.353 (19%)
Núcleos rurales (el resto).	6.785 (84%)	6.128 (16%)
TOTAL	8.077 (100%)	39.434 (100%)

Fuente: Elaboración propia sobre datos de población del INE para 1991.

A este respecto, hemos de señalar que un primer problema que se plantea en el estudio de la estructura territorial de un determinado espacio es el de la delimitación del continuo —normalmente administrativo— que se considera que constituye el espacio objeto de análisis. O, más precisamente, si intentamos profundizar en el análisis de una determinada área urbana, la delimitación que corresponde a los ámbitos funcionales reales en la dinámica territorial, estableciendo los municipios que integran dichos ámbitos y que nos permiten hablar de **regiones funcionales urbanas, áreas metropolitanas, o áreas urbanas**, según los casos.

Como segunda consideración hay que señalar que los límites en que un área pasa de tener una influencia municipal a metropolitana, o a constituir una región funcional urbana, son necesariamente imprecisos y obligan a la definición de criterios que han venido variando en el tiempo según el ámbito espacial o las variables consideradas por los distintos análisis realizados. Pero si bien estos criterios son imprecisos, no lo son tanto los elementos que pueden reflejar (o describir) la existencia del hecho supramunicipal.

En efecto, el área metropolitana se caracteriza por una superficie ocupada y urbanizada amplia, en la que normalmente coexisten varios núcleos de población (pertenecientes generalmente a municipios distintos) claramente (física y funcionalmente) que, en conjunto, alcanzan un volumen de población lo suficientemente elevado como para que sea rentable la localización de actividades productivas dirigidas al consumo de la población del propio área. Cuando tal tamaño se alcanza, el área adquiere un alto potencial de crecimiento (economías de aglomeración), ya que es capaz de atraer nuevas localizaciones productivas para abastecer a su población que, al incrementar la demanda de empleo, actúan como elementos generadores de procesos inmigratorios hacia el propio área, bien hasta que ésta alcanza un tamaño en que las deseconomías asociadas a la congestión y a la pérdida de calidad de vida ponen en cuestión sus “potenciales” de atracción, o bien hasta que dentro de su ámbito de influencia se inscriben otras áreas metropolitanas, u otras áreas urbanas, que dan lugar a la integración conjunta en una región funcional urbana, que genera su dinámica propia.

El área metropolitana, o la región funcional urbana así definida, presenta una fuerte concentración de actividades que la delimitan como ámbito productivo destacado en su entorno territorial. Estas actividades se centran en los distintos aspectos que demanda la población, por lo que estos espacios presentan un amplio grado de diversificación funcional productiva, si bien, y en términos relativos, las regiones funcionales urbanas y las áreas metropolitanas se encuentran normalmente especializadas en actividades punta (investigación, informática, etc.), en actividades de control socioeconómico (administración, actividades financieras, etc.), o en servicios especializados (universidad, hospitales, etc.).

Señalados los principales elementos que afectan al tamaño y a la actividad productiva, es necesario precisar los que justifican las interrelaciones internas y externas que se producen en el área metropolitana o en la región funcional urbana. Estos

espacios están constituidos por un territorio de morfología compleja (multiforme), que viene caracterizado por una fuerte diferenciación de usos y por una fuerte segregación espacial de la población entre grupos y clases sociales. De hecho, normalmente se estructuran como sistemas polinucleares de centros urbanos interdependientes, donde las zonas centrales se suelen caracterizar por su diversificación de usos y actividades (multifuncionalidad), mientras que la mayor parte de los desarrollos anexos son unifuncionales, o con fuerte tendencia a la especialización en un número reducido de funciones. Pese a esta diferenciación espacial, el conjunto se encuentra fuertemente interrelacionado por las actividades de la población y es fuertemente interdependiente en su funcionamiento global.

Esquemáticamente, la estructura antes señalada, se puede describir considerando los siguientes elementos:

- Un núcleo central, generalmente integrado por el municipio originariamente más activo.
- Centros dependientes, generalmente integrados por los municipios circunscritos al municipio central en diferentes coronas.
- Centros terciarios, generalmente centros resultantes del proceso de renovación o ensanche urbano, sobre el núcleo central o sobre los centros dependientes no industrializados.
- Barrios residenciales, generados en las periferias de los distintos núcleos pero gravitando siempre sobre el núcleo central, o sobre los otros centros, y sobre las vías de acceso a los mismos.
- Zonas marginales, que coinciden generalmente con las anexas a áreas industriales, con los espacios intersticiales dejados en la construcción del continuo urbano, o con centros históricos degradados.
- Zonas fabriles tradicionales, normalmente inmersas en el suelo urbano de los núcleos, a veces con fuertes procesos de renovación, ligados a necesidades de reurbanización.
- Zonas industriales y terciarias de nueva creación, que buscan fundamentalmente áreas de buena accesibilidad, diferenciadas de las zonas de residencia, en las industriales, y conexas a éstas, en las terciarias.

Entre cada una de estas zonas, especializadas unas en la residencia, otras en el equipamiento, otras en la actividad productiva, etc., se crean necesariamente unos flujos de relación que se corresponden con las distintas actividades que desarrolla el ser humano a lo largo del día. Así, surge la necesidad de transporte de personas (domicilio-trabajo, domicilio-compras, etc.), de mercancías (inputs productivos, abastecimiento comercial, etc.), y de comunicaciones (pedidos, entrevistas, etc.) que definen, básicamente, el complejo mundo de interrelaciones internas que caracterizan a las áreas metropolitanas y a las regiones funcionales urbanas. Sin una adecuada infraestructura y servicio interno de transportes y comunicaciones,

ni las Áreas Metropolitanas ni las Regiones Funcionales Urbanas podrían existir en su funcionamiento y estado actual; y viceversa, un adecuado sistema de infraestructuras de transporte y comunicaciones posibilita el crecimiento y consolidación del fenómeno.

Pero si estas necesidades internas de interrelación son evidentes, también lo son las necesidades de interrelación que la región funcional urbana, o el área metropolitana, mantienen con su entorno, con otras áreas urbanas, y con otras áreas metropolitanas o regiones funcionales urbanas nacionales e internacionales a distintos niveles, lo que exige unas infraestructuras de comunicación y relación de particular calidad y nivel de servicio, cuya consideración excede los objetivos de este documento. No obstante, es en el marco de estas interrelaciones en el que es posible comprender la dinámica territorial y el propio proceso de crecimiento urbano de cualquier Gran Área Urbana. Éste es el resultado de la conjunción, por un lado, de una serie de “potenciales” de crecimiento adecuados a las necesidades sociales imperantes (que hacen que estos potenciales sean considerados técnica y socialmente como recursos aprovechables y valorables); y, por otro, de intereses específicos de los agentes relevantes en el proceso social (que toman sus decisiones de actuación espacial atendiendo a que la realización de los potenciales preexistentes actúe beneficiosamente en el logro de sus intereses concretos).

El papel de las economías en el proceso

Desde esta perspectiva, la concentración y la polarización espacial no es más que el resultado de la respuesta a las necesidades que establece la localización industrial y del terciario. En términos económicos, se trata de aprovechar las economías de escala que posibilitan las economías de aglomeración y urbanización ligadas a la concentración y polarización espacial.

Los tres tipos de economías citadas se encuentran claramente interrelacionadas. El fenómeno de localización concentrada es acumulativo, ya que cada empresa obtiene economías de aglomeración al situarse donde ya existen empresas previas que sean complementarias de su proceso productivo. Cuando el núcleo crece, se convierte en un centro de poder, en un centro de capital, de ingresos concentrados y de capacidad de compra; es un mercado óptimo para nuevas localizaciones. Los servicios se expanden, la atracción de mano de obra crece, y la capacidad de compra genera la posibilidad de realizar economías de escala aumentando el tamaño productivo de la empresa.

Este proceso de crecimiento genera la necesidad de trascender el núcleo central del área y buscar espacios ligados a los núcleos periféricos, dando lugar a la integración supramunicipal; y, si la expansión tiene la suficiente fuerza, o se integra con la de otras áreas urbanas o metropolitanas, puede dar lugar a la formación de regiones funcionales urbanas que, en el caso de España a veces superan el ámbito estrictamente provincial.

También hay que destacar que en la delimitación de las Regiones Funcionales Urbanas tienen una importancia fundamental los elementos sustentadores de relaciones futuras potenciales y, en particular, los sistemas de comunicaciones y transportes. Dentro de ellos hay que destacar la importancia de los grandes ejes de carreteras y ferrocarriles y de los corredores de transporte público y de comunicaciones en banda ancha.

En este sentido, por último, es conveniente señalar que las mayores regiones funcionales urbanas, conurbaciones, o continuos urbanos del futuro, se van a producir en los países más poblados de Asia —como China o la India— si la emigración del campo a la ciudad reproduce los moldes de los países industrializados. Ciudades como Beijing, Shanghai, Hong-Kong, Bombay, Delhi, Calcuta, Madrás, entre otras, podrían llegar a superar los 100 millones de personas cada una, convirtiendo las ciudades en monstruos ingobernables, con consecuencias ambientales locales y globales muy graves.

El ejemplo de las tres principales regiones funcionales urbanas españolas

Nos vamos a referir brevemente a las tres principales regiones funcionales urbanas que existen en España: Madrid, Barcelona y Valencia, reseñando algunas de sus principales características desde los aspectos considerados anteriormente: población, dimensión urbana, tendencias y calidad ambiental y urbana para la población.

El primer problema que se plantea cuando hablamos del fenómeno urbano en grandes conurbaciones es el de su propia definición. La complejidad y dificultad del tema queda claramente plasmada cuando intentamos delimitar de manera precisa los correspondientes ámbitos. Cada delimitación presenta una determinada extensión y contenido, y aunque las grandes cifras sufren poca variación, la dificultad de homogeneizar conceptos y ámbitos queda patente. Tal es el caso en las ciudades antes señaladas, cuyas cifras básicas se recogen en el cuadro 3, según la delimitación que se adopte. Con más detalle, una consideración bajo criterios homogéneos de la realidad de las tres conurbaciones, nos lleva a definir las tres regiones funcionales urbanas en base a los parámetros del cuadro 4. En él apreciamos que, en los casos de la RFU de Madrid y Barcelona, estamos hablando de espacios que albergan a unos cinco millones de habitantes y del orden de dos millones de viviendas, cada uno, mientras que la RFU de Valencia se sitúa sobre los dos millones de habitantes y el millón de viviendas.

CUADRO 3**EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN (miles de habitantes)**

ÁMBITO DEFINIDO	Número de municipios integrados	1960	1970	1981	1991	Proy. 2011
Municipio de Barcelona	1	1558	1742	1753	1644	
Área Metropolitana	32	2015	2725	3145	3038	
Región Metropolitana	162	2567	3566	4239	4264	
Delimitación A.M.A. Serrano (1983)	91	2485	3464	4131	4170	
Delimitación Programa Estratégico suelo. MOPTMA 1995 (Región I)	163	-	3579	4235	4300	4335
Municipio de Madrid	1	2260	3146	3188	3085	
Delimitación A.M. A.Serrano (1983)	30	2406	3584	4474	4725	
Delimitación Programa Estratégico Suelo MOPTMA 1995	27	-	3564	4435	4673	4785
Municipio de Valencia	1	505	654	752	777	
Delimitación A.M. A.Serrano (1983)	52	869	1173	1421	1492	
Delimitación Programa Estratégico Suelo MOPTMA 1995 (Consell Metropolità de L'Horta)	44	-	1056	1286	1348	1423

CUADRO 4

ELEMENTOS HOMOGÉNEOS DE COMPARACIÓN DE LAS TRES PRINCIPALES REGIONES FUNCIONALES URBANAS DE ESPAÑA

AMBITO	N.º Mun	Sup. Km	Población (en miles)		Vivienda (en miles)		Densidad 1991		Crecimiento 91/81 anual (%)		Pobl./ viv
			1981	1991	1981	1991	hab/ km²	Viv/ km²	Pob.	Viv	Hab/ viv
Municipio de Madrid	1	607	3188	3085	1095	1164	5082	1918	-0,33	0,61	2,65
Región Funcional Urbana de Madrid	91	4649	4677	4992	1664	1872	1074	403	0,65	1,19	2,67
Zona de influencia	54	2388	60	67	47	60	28	25	1,16	2,62	1,10
Total RFU + ZI Madrid	145	7037	4737	5059	1711	1933	719	275	0,66	1,23	2,62
Municipio de Barcelona	1	98	1753	1644	674	687	16840	7553	-0,43	0,20	2,45
Región Funcional Urbana de Barcelona	177	2968	4250	4342	1652	1795	1463	605	0,21	0,84	2,42
Zona de influencia	178	4910	789	843	381	461	172	94	0,66	1,94	1,83
Total RFU + ZI Barcelona	355	7878	5039	5185	2032	2257	658	287	0,29	1,05	2,30
Municipio de Valencia	1	134	752	777	305	329	5781	2449	0,33	0,76	2,36
Región Funcional Urbana de Valencia.	44	1147	1422	1492	578	644	1301	562	0,48	1,09	2,32
Zona de influencia	112	489	715	730	382	423	149	86	0,21	1,02	1,73
Total RFU + ZI Valencia	160	6042	2137	2222	960	1067	354	159	0,39	1,06	2,08

Una primera conclusión importante hace referencia a que el índice de habitantes por vivienda se sitúa en 2,62 para Madrid, 2,30 para Barcelona y 2,08 para Valencia, mostrándonos una fuerte correlación con los precios medios de la vivienda, que se sitúan del orden de 240 mil ptas./m² de techo, en Madrid, 230 mil ptas./m² de techo, en Barcelona, y 120 mil ptas./m² de techo en Valencia.

Una segunda conclusión hace referencia a la densidad de población y viviendas por coronas. Barcelona triplica su densidad municipal de población sobre Madrid y Valencia, y cuadruplica su densidad de viviendas; si bien es cierto que con un término municipal casi siete veces menor que Madrid y un cincuenta por ciento menor que el de Valencia. Madrid y Valencia presentan valores más homogéneos, con unas mayores densidades medias en Valencia, si bien su término municipal es casi cinco veces inferior.

Los tres ámbitos presentan una superficie total del orden de 7000 km² que, con las correcciones de forma correspondientes, nos reflejan un radio total de influencia, alrededor del núcleo central, del orden de 120 km. Encontramos, igualmente, que las tres regiones funcionales urbanas presentan un radio equivalente, del orden de 70 km, con unas densidades medias, en población y vivienda, de unos 1.300 hab./km² y 550 viv/km², respectivamente.

Por otra parte, es necesario señalar que los tres ámbitos considerados —regiones funcionales urbanas de Madrid, de Barcelona y de Valencia— han tenido históricamente consideración supramunicipal desde el punto de vista administrativo: La Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana (COPLACO), en el caso de Madrid, desde 1944; la Corporación Metropolitana de Barcelona (CMB), en el caso de Barcelona, desde 1953; y el Gran Valencia para esta última ciudad, desde 1946. Sin embargo, el desarrollo del Estado de las Autonomías en España, hace que entre en crisis esta deseable consideración integrada de los procesos metropolitanos, y estos ámbitos administrativos tienden a desaparecer a lo largo de la década de los ochenta.

Así, en Madrid, el área metropolitana queda sin sentido en el marco de la Comunidad Autónoma de Madrid, ya que una y otra tienden a identificarse. Desde el punto de vista del planeamiento territorial, y tras el fracaso de la elaboración de las Directrices de Ordenación del Territorio de Madrid, se presenta en 1995 el Plan Regional de Estrategia Territorial de Madrid, que es cuestionado en su redacción inicial por el nuevo Gobierno Autonómico derivado de las elecciones de 1995 y sustituido por otro Plan cuyo contenido es muy seriamente discutible desde un punto de vista metodológico.

En el caso de Barcelona la situación es un poco más compleja, porque las Leyes de Ordenación Territorial que se desarrollan por la Generalitat catalana en 1987, distinguen dos niveles territoriales: en primer lugar, la **conurbación de Barcelona**, sin una definición precisa (las comarcas incluidas en su zona de influencia directa) pero que parece hacer referencia al ámbito que afecta a las dos entidades de gestión metropolitana (servicios de transporte: 18 municipios; servicios hidráulicos y de tratamiento de residuos: 32 municipios) que se crean en sustitución de la anti-

gua Corporación Metropolitana de Barcelona. En segundo lugar, se define la **Región metropolitana** (Región 1) que incluye el anterior ámbito más su área de influencia potencial; en total 7 comarcas y 163 municipios que han sido objeto de delimitación en el Plan Territorial General de Cataluña, y está siendo objeto de una planificación territorial específica.

En el caso de Valencia, el Gran Valencia fue sustituido en 1986 por el Consell Metropolità de L'Horta, que poco a poco ha ido perdiendo funciones hasta quedar reducido a la gestión del ciclo hidráulico y del tratamiento de residuos y, recientemente, suprimido. Desde el punto de vista del planeamiento territorial, en 1988 entran en vigor las Normas de Coordinación Metropolitana; en 1995 se presenta el Avance del Plan de Desarrollo Urbanístico de la Comunidad Valenciana que queda también frenado por el cambio de Gobierno derivado de las correspondientes elecciones, al igual que el planeamiento de la denominada Area Urbana Integrada (48 municipios) de Valencia, cuyos primeros estudios de evaluación, objetivos y diagnóstico, tuve ocasión de realizar personalmente.

En los tres casos, en mayor o menor medida, podemos decir que un proceso dinámico, que tiene una funcionalidad supramunicipal y una interrelación e interdependencia que se extiende sobre ámbitos muy superiores en su dimensión a la estrictamente municipal, se ha subordinado en su consideración y en su gestión a la supremacía política de los marcos de decisión municipales, por una parte, y a los marcos de decisión regional en su planificación y organización, por otra, aunque posteriormente se carezca de mecanismos específicos de gestión para el desarrollo de esos planeamientos regionales.

Las tres regiones funcionales urbanas tienen su razón de ser en las posibilidades que las infraestructuras de carretera y el ferrocarril han establecido para el desarrollo disperso sobre el territorio. Las distancias se han reducido significativamente en términos de tiempo, tanto para el transporte público como para el transporte privado, lo que ha posibilitado, por un lado, el desarrollo de la ciudad jardín en municipios situados en los alrededores de la urbe congestionada y, por otro, el acceso a los mercados diarios de trabajo de la población residente a considerable distancia de la urbe (tal es el caso, sobre todo, para el trabajo en el sector de la construcción). El resultado es que una parte importante de la población ha incrementado muy significativamente la longitud diaria de sus recorridos en transporte público y privado con los correspondientes efectos sobre la contaminación, congestión, etc.

Problemas y soluciones desde la planificación en la mejora de la atracción y de la calidad urbana

El fenómeno de la regionalización funcional urbana implica la intensificación de las interrelaciones personales, de la actividad económica y del espacio, sobre ámbitos cada vez más amplios, con importantes incrementos en la movilidad de la población y de las mercancías.

En este marco se destacan procesos de relocalización de la población y de la actividad, que abandonan los espacios centrales de estas regiones funcionales urbanas (Cuadro 7). La razón principal es la de que los municipios centrales iniciales tienen un nivel de densificación y colmatación elevado, en ellos existe una clara escasez de suelo, y la propia centralidad y accesibilidad tienden inevitablemente a incrementar los precios del suelo vacante disponible y de la edificación existente.

CUADRO 7

PESO RELATIVO DE LA POBLACIÓN POR ÁMBITOS (%)

ÁMBITO	1950	1960	1970	1981	1991	OBSERVACIONES
Barcelona Área Metropolitana. (32 municipios)	39,5	39,7	34,1	29,4	27,1	— Concentración del 50% de la población en el 2% del territorio, y del 70% en el 10% del mismo.
Región Metropolitana (Región I 162 municipios)	47,9	51,3	53,3	52,8	50,1	— Tendencia al freno del proceso concentrador. Dentro de la Región Metropolitana el crecimiento es mayor a partir de los 10 km de distancia de Barcelona. En 1970-81 el crecimiento se concentraba en los primeros 10 a 40 km. En 1981-91 es a partir de los 10 km; con un máximo a más de 40 km. Es de esperar que esta dinámica se tienda a mantener.
Provincia Barcelona	60,7	65,4	69,8	71,2	70,4	
Total Cataluña	100	100	100	100	100	
Madrid	85,5	86,6	82,9	67,4	60,9	— El 61% de la población se concentra en un 8% del territorio; el 93% en un 23% de la Comunidad Autónoma.
Área metropolitana (27 municipios)	88,3	90,6	91,4	93,9	82,8	— Tendencia a frenar el proceso concentrador que tiende a expandirse a mayor distancia.
Comunidad de Madrid (179 municipios)	100	100	100	100	100	

Por otra parte, la evolución media de la calidad ambiental y urbana tiende a empeorar, como consecuencia de la opción —adoptada desde muchos municipios, comunidades autónomas y dese la propia Administración General del Estado— por primar la “liberalización” de las regulaciones y actuaciones de la iniciativa privada, frente a la planificación y regulación urbanística para la que la calidad de vida de los ciudadanos es —o debería ser— uno de los objetivos primordiales. La consecuencia final es que sobre estos espacios podemos definir los siguientes problemas fundamentales:

- Progresiva pérdida de la ciudad para el ciudadano: de ser prioritariamente la ciudad un marco de relación y socialización, se ha pasado a convertir en un

conjunto de vías para el tráfico y en un centro de transporte, consumo y producción. Las necesidades de desplazamiento a la que nos referíamos en el apartado anterior muestran uno de los grandes desequilibrios que caracterizan a estas grandes regiones funcionales urbanas. Aunque del orden de un 40% de los desplazamientos se realizan a pie, es el automóvil quien dicta sus leyes en la organización de estos grandes espacios. Y dicha ley llevó a la pérdida histórica de sus bulevares —que se transformaron en ejes viarios principales— y a la progresiva implantación de pasos subterráneos que se transforman en claros handicaps para los viandantes.

- Los principales problemas de la calidad de vida urbana y de su medio ambiente se asocian en gran parte a los problemas del tráfico y transporte. El ruido, la contaminación, la invasión de espacios peatonales por el automóvil y la accidentalidad ligada al tráfico, toman una importancia que continúa siendo creciente. El incremento en tamaño de la región funcional urbana, que antes hemos comentado, se traduce en el incremento de los recorridos medios diarios obligados por motivo trabajo, estudio, compras o acceso a servicios y equipamientos públicos, con el doble impacto negativo sobre la disponibilidad de tiempo y sobre los citados efectos externos (congestión, contaminación, etc.) que se generan en la ciudad en su conjunto. Nuevamente en este sentido es Madrid la ciudad más perjudicada, seguida de Barcelona y de Valencia, esta última beneficiada de su menor tamaño.
- En todo caso, en las tres regiones funcionales urbanas existe un sistema de transportes públicos de elevado nivel de eficiencia, sobre todo en lo que hace referencia al sistema ferroviario de cercanías y metropolitano, dándose el caso de que Valencia ha sido la primera ciudad española en reinstalar un tranvía moderno y eficiente en su sistema de transportes. Dicho sistema está presentando una longitud y eficacia creciente en el tiempo, con una sensible mejora en la oferta de movilidad a la población. También Valencia presenta una extensa red de transporte en bicicleta, si bien los niveles de utilización no son los deseables.
- La creciente producción de basuras, residuos peligrosos y radioactivos en el marco urbano es un grave riesgo para la salud de los habitantes en el área de influencia de sus centros de producción (industrias, hospitales, centros de investigación, etc.), o en las calles y carreteras por las que se transportan.
- El crecimiento de la ciudad y una planificación centrada fundamentalmente en el negocio inmobiliario y en la especulación, y no en la calidad de vida de los ciudadanos, dan lugar, en muchas ocasiones, a un proceso de densificación y mercantilización urbanística y edificatoria, que culminan en unas crecientes deseconomías sociales, con costes crecientes de acceso a los equipamientos y servicios públicos (parques, jardines, ambulatorios, etc.). Es cierto que se ha avanzado sensiblemente en la dotación a la población de los distintos servicios y equipamientos que son necesarios para obtener una adecuada calidad de vida. Y los estándares medios conseguidos al respecto son significativamente elevados

en las tres regiones funcionales urbanas que consideramos: Madrid, Barcelona y Valencia. Adicionalmente, los núcleos de su periferia urbana se han ido dotando de equipamientos locales que aseguran un satisfactorio nivel de servicio a la población. Pero también es cierto que la especulación ha expulsado de la ciudad muchos equipamientos (colegios, por ejemplo) obligando a un incremento sensible de los desplazamientos para acceder a los mismos. Los miembros de la tercera edad, los niños y los minusválidos han sido los más perjudicados al respecto. Madrid es, en este sentido, la región funcional urbana peor situada en los estándares correspondientes, seguida de Barcelona y Valencia.

- La dinámica de marginación y paro son características de las nuevas relaciones técnicas y sociales de producción, que vienen asociadas a la inseguridad urbana y a la segregación social en nuestras grandes áreas urbanas.
- Mayor éxito se está obteniendo, sin embargo, en la aplicación, en las tres regiones funcionales urbanas, de los procesos de recuperación y rehabilitación de áreas degradadas; en particular, sobre los centros históricos se está ejerciendo una fuerte incidencia con unas consecuencias claramente positivas en la regeneración urbana. Queda mucho por hacer pero la dirección —aunque quizás no la intensidad— es la correcta en los tres ámbitos considerados.
- La nueva arquitectura, sin embargo, presenta claras insuficiencias en dos grupos muy amplios de áreas de actuación: las viviendas de promoción pública y viviendas sociales, en las que las limitaciones presupuestarias y la magnitud del problema obligan a actuaciones de discutible estética y excesiva homogeneidad. Y las actuaciones de renovación urbana, donde el incremento de edificabilidad pone en cuestión la calidad ambiental urbana y donde los nuevos diseños y volumetrías cuestionan el referente histórico característico de los espacios transformados. En esta problemática es la región funcional urbana de Valencia la que sale peor parada, situándose tanto Madrid como Barcelona en un nivel cualitativo superior, aunque con los mismos problemas señalados.
- Las interrelaciones entre las actuaciones de las distintas administraciones concurrentes en la preservación del medio ambiente, del patrimonio histórico arquitectónico, cultural y natural, del urbanismo, de las infraestructuras, del equipamiento y de los transportes, dificultan la solución adecuada a muchos de los problemas que se plantean en nuestras ciudades. La búsqueda de una mejor calidad de vida de la población va necesariamente asociada al logro de una mejor coordinación en el funcionamiento administrativo. Sin embargo, la planificación y organización de las regiones funcionales urbanas no tienen un verdadero tratamiento integrado e interdependiente. El urbanismo se centra más en la edificación y en el equipamiento de la población, mientras que el sistema de transporte se planifica de manera diferenciada, el ciclo del agua no se interrelaciona con la dinámica urbana, etc.

Los ejemplos de ausencia de una opción de desarrollo distinta a la continuista —alimentadora del negocio inmobiliario— y de un modelo territorial que abrace los

principios del desarrollo sostenible a los que nos referimos en el primer principio, salvo de una forma nominal, los encontramos en las opciones seleccionadas por el Plan General de Ordenación Municipal de Madrid —claramente desarrollista y congestionador de la ciudad—, en la práctica urbanística de Valencia, que pone en cuestión la pervivencia de un sistema cultural, económico, social, ambiental y paisajístico como la “huerta valenciana”, o el propio Parque Natural de La Albufera, en aras de un crecimiento demográfico que la permita seguir siendo la “tercera ciudad de España”. Preocupa más la cantidad y más los beneficios a corto plazo que la sostenibilidad a medio y largo plazo. Barcelona, al tener un término municipal totalmente saturado presenta una problemática muy diferente y unas líneas de actuación que también podemos considerar diferenciadas. Igual diferenciación cabe señalar en la articulación práctica de la incorporación de la innovación tecnológica y de la telemática a la ciudad, donde, en términos relativos, serían Barcelona y Valencia las que presentarían una mayor incidencia, si bien en términos absolutos es Madrid la que tiene un mayor desarrollo en estos campos. En un futuro cercano las tres regiones funcionales urbanas se encuentran en condiciones de poner a disposición de la población servicios y gestiones públicas a domicilio. El teletrabajo, el teleservicio y la teleadministración no están, por lo tanto, sobre todo en el ámbito universitario y en el sector servicios y de nuevas tecnologías, lejos de ser una realidad práctica en estos espacios. Lo que está por ver son las consecuencias de este proceso y las transformaciones físicas que producirá sobre los espacios urbanos.

En todo caso, los procesos que se comentan no se encuentran todavía en la base de la planificación ni en el diseño de los nuevos modelos de ocupación del territorio. Las propuestas de nuevas centralidades descongestionadoras de las áreas más congestionadas y encarecidas son normalmente mal vistas desde las metrópolis centrales de las regiones funcionales urbanas, ya que implican la inversión en municipios distintos del propio, que se entienden no como ámbitos complementarios para un desarrollo de mayor calidad, sino como ámbitos competitivos que merman las posibilidades de crecimiento de la propia ciudad. Es en este marco en el que los esquemas de planeamiento territorial que busquen una racionalización urbana y una mejora de la calidad de vida de la población, necesariamente han de incidir en procesos de descentralización y reequilibrio sobre el conjunto de ciudades de mayor significación del entorno de la RFU.

Esta descentralización ha de conseguirse a través de una adecuada política territorial, de urbanismo, ambiental y de vivienda; con la incentivación de nuevas centralidades y con la promoción de nuevos espacios terciarios y de actividad ligada a nuevas tecnologías, que generen dicha nueva centralidad en áreas idóneas, en cuanto a su localización y capacidad de difusión de desarrollo.

Por último y como colofón, en ninguna de las tres ciudades se puede hablar de que la “historia urbana y la cultura” sean los referentes de los procesos de transformación y crecimiento de la ciudad. Más bien la historia urbana y la cultura se muestran como referentes incómodos a la línea directora de los procesos de intervención urbana que

vienen prioritariamente marcados por el beneficio inmobiliario a corto plazo, al que los "corsés" de la planificación molestan significativamente.

Bibliografía y referencias

C.C.E.: *Sobre la aplicación del Programa Comunitario de Política y Actuación en materia de medio ambiente y desarrollo sostenible*. COM(95) 624 final. Comisión de las Comunidades Europeas, Bruselas 10/01/1996.

CEPAL/ONU.: *El desarrollo sustentable: transformación productiva, equidad y medio ambiente*. Ed. CEPAL, Santiago de Chile, 1991.

DICKINSON, R.E.: "How Will Climate Change?". En B.BOLIN et al.: "The Greenhouse Effect, Climate Change and Ecosystems". *SCOPE Report 29*, pp. 206-270, Wiley, New York, 1986.

DOBRÍS, K.: *Europes Environment: the Dobrís Assesment*. European Environment Agency, Copenhagen, 1995.

E.E.A.: *Environment in the European Comision. 1995*. European Environment Agency, Copenhagen, 1995.

ESTEVAN, A.: "Una primera aproximación a las cuentas del transporte en España", *Ciudad y Territorio*, N.º 100-101, pp. 313-333. MOPTMA, Madrid 1994.

I.R.E.C.: *Etude pur la modération de la circulation à Neuchûtel- premières analyses et propositions de principe*. Ville de Neuchûtel. Novembre 1989.

ONU: *Informe sobre el desarrollo mundial. 1992. Desarrollo y Medio ambiente. Indicadores del desarrollo mundial*. P. 8, ONU, 1992.

SERRANO, A. et al.: *La problemática inherente al papel de los sistemas de infraestructuras en la conformación de las Áreas Metropolitanas de desarrollo reciente. El caso del Área Metropolitana de Valencia*. CEOTMA, MOPU, Madrid, 1983. (mimeo).

SERRANO, A.: "El urbanismo del siglo XXI: Problemas previsibles y líneas de actuación recomendables". *Ciudad y Territorio*. Estudios Territoriales. Vol. I. 3.ª Época. N.º 95-96, pp. 15-40. Primavera-verano, 1993.

SERRANO, A.: *Carreteras y desarrollo sostenible*. XX Semana de la Carretera. Alicante, octubre de 1994.

SERRANO, A.: "Infraestructuras y ciudades". Capítulo VIII del libro *España. 1994. Una interpretación de la realidad social*. Fundación Encuentro. Pp. 501-570. Madrid, 1995.

SERRANO, A.: "Situación actual de la legislación urbanística. Diferentes criterios y tendencias para su modificación". Rev. *El Consultor de los Ayuntamientos*. Madrid, enero 1996.

SERRANO, A.: "Regiones funcionales urbanas. ¿Lugares para vivir?", en *La ciudad sostenible*. Albert García Espuche i Salvador Rueda (eds.), Centre de Cultura Contemporània de Barcelona. Barcelona, 1999.

WIERINGA, K.: *Resumen. El medio ambiente en la Comunidad Europea. 1995*. European Environment Agency, Copenhagen, 1996.

DESPUÉS DEL FUNCIONALISMO, ¿QUÉ? HACIA UNA NUEVA CULTURA URBANA⁺

*François Tomas**

Al término de los años sesenta se impone, tanto en Francia como en México, y a pesar de la revuelta iniciada por una parte de la juventud, una modernidad doctrinaria, especialmente en los dominios de la arquitectura, del urbanismo y de la administración territorial. Todas las grandes ciudades francesas, en aplicación de la Ley de Orientación Territorial (LOF, por sus siglas en francés) del 31 de diciembre de 1967, se daban a la tarea de elaborar esquemas rectores de urbanismo (SDAU, por sus siglas en francés) tendentes a definir la forma de su crecimiento hasta el año 2000. Es así que el urbanismo, aplicado por equipos pluridisciplinarios, coordinados las más de las veces por ingenieros formados en Escuelas de Puentes y Caminos o de Obras Públicas del Estado, se consolidaba como una ciencia cuyo desarrollo parecía asegurado.

La realidad es que el urbanismo se encontraba, al parecer sin que nadie se diera cuenta, en la víspera de su colapso. Tomando la distancia necesaria con respecto al objeto de una broma ahora célebre, Charles Jencks anunció la muerte de la arquitectura moderna (al igual que la del urbanismo funcionalista que le era en cierto modo consustancial) el 15 de julio de 1972, a las 15:32 horas (o casi) cuando, en una ciudad de la parte central de Estados Unidos, se ordenó la destrucción de viviendas diseñadas con barras y torres. El valor del acontecimiento, que en lo sucesivo se reproduciría varias veces en Francia, era puramente simbólico, aún cuando la broma de Charles Jencks no fuera precisamente exagerada. Evidente-

⁺ Texto aparecido en el libro *Sistemas urbanos, actores sociales y ciudadanías*, publicado por la UAM-A, México, 1998.

^{*} Université de Saint-Etienne, Francia.

mente, si esa muerte no hubiera sido tan súbita, no se habrían requerido tantos años para que el urbanismo funcionalista y las formas más vulgares de la arquitectura moderna se desvaloricen a juicio de casi todos los actores urbanos: habitantes, dirigentes políticos, arquitectos, ingenieros, etcétera, al punto de que se les responsabilizó no sólo de la crisis urbana, sino de la crisis social.

La crisis del funcionalismo

De hecho, esta muerte del funcionalismo se venía gestando desde mucho tiempo atrás. Hacia 1965, cuando parecía imponerse la modernidad, surgió un movimiento de impugnación que adoptó dos formas, en ocasiones complementarias y asociadas:

- a) Una impugnación intelectual por parte de los nostálgicos de la ciudad tradicional o, más llanamente, en reacción a una modernidad dogmática y cada vez más banalizada e impersonal. Postura similar se había adoptado, al declinar del siglo XIX, en los escritos de Camillo Sitte¹, que ganó vigor inmediatamente después de la Segunda Guerra Mundial con la obra de historiadores o geógrafos como Lewis Mumford² y Maurice Le Lannou³, para luego conocer una especie de apogeo con los arquitectos italianos (Leonardo Benevolo, Aldo Rossi, después con Salvatore Muratori, etcétera) y los franceses (Philippe Panerai, Jean Castex, etcétera). Sin embargo, esta reacción no habría tenido más efecto que el que le dieron los escritores y artistas que deploraron las destrucciones del barón Haussmann o la construcción de la Torre Eiffel, sino hubiera coincidido ni se hubiera visto reforzada por otro tipo de impugnación, la de los propios habitantes.
- b) Este último movimiento, calificado generalmente como urbano-popular, tenía como fundamento teórico los análisis de otros intelectuales, en particular los sociólogos marxistas de la Escuela de Sociología Urbana de París, encabezados por Henri Lefebvre. Se deben a este grupo ideas como: "crisis urbana" y el "derecho a la ciudad", las mismas que ejercerían un irresistible poder de movilización a lo largo de la década de 1970.

En América Latina, estos análisis fueron difundidos no sólo por universitarios, sino también por religiosos practicantes de la Teología de la Liberación. Probablemente, esto explica que se acuñara el término *concientización*, empleado para describir una toma de conciencia en torno de todo aquello que, bajo la máscara del

¹ Sitte, C.: *Der Städtebau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen*, Graeser, Vienne, 1889; en francés, *L'art de bâtir les villes*, L'Equerre, París, 1980.

² Su obra más conocida es *The City in History*, Nueva York, 1961; en francés, *La cité à travers l'histoire*, Le Seuil, París, 1972.

³ Sobre todo a través de sus crónicas en el diario francés *Le Monde*.

urbanismo, oculta los intereses de un capitalismo monopolista de Estado⁴ que hay que salvaguardar a toda costa. Fue desde entonces que las asociaciones sociales y sus militantes comprendieron que el desalojo de las familias pobres de los barrios centrales renovados y los deficientes servicios de las periferias urbanas, donde han proliferado diversas formas de viviendas populares (grandes conjuntos habitacionales o asentamientos irregulares) no eran necesariamente inevitables. En efecto, recurriendo a la organización, se podía oponer resistencia y hacer valer las propias reivindicaciones.

Por otra parte, se conocían experiencias que demostraban que los poderes públicos y los promotores inmobiliarios comenzaban a dudar del valor comercial del urbanismo funcionalista y de una arquitectura que al industrializarse, perdía por completo su razón de ser. Tenemos el ejemplo de la chocolatería Ghirardelli de San Francisco, donde los promotores conservaron la arquitectura antigua como decorado original para un centro comercial. De esta forma igualmente espectacular, en Francia se recurrió a un estilo arquitectónico pseudovernacular con el fin de combatir la impersonalidad e infundir identidad propia a balnearios como Le Cap d'Agde o Gruissan, en la costa mediterránea de Languedoc. Antes de su reincorporación a la moda actual, bajo la forma sofisticada del *high tech*, todo parecía indicar que la arquitectura moderna de los años sesenta y ochenta se había asimilado a los usos más banales del entorno popular.

Ciertamente, la ley Malraux de 1962 para la preservación del patrimonio cultural en sectores salvaguardados había demostrado que, además de los pocos monumentos históricos cuya conservación se juzgó necesaria por parte de los arquitectos modernos, era el paisaje urbano dimanado de todo un sector, y aún de una ciudad, lo que debía considerarse como la parte más esencial del patrimonio nacional. Por lo demás, administradores y comerciantes no tardaron en percibir los beneficios que podrían obtener de esta preservación a partir de la conversión a vía peatonal de la calle del Gros Horloge, en Rouen. El paisaje heredado por la historia se convertía en decorado de un proceso que convertía al peatón en un consumidor potencial.

Por otra parte, pese a la hostilidad de Le Corbusier y de sus seguidores, las décadas del desarrollo económico en los países desarrollados (esos treinta años, de 1945 a 1975, alguna vez calificados de gloriosos) confirmaron la expansión espacial de las ciudades con una urbanización tan espectacular del campo que tuvieron que proponerse conceptos nuevos como los de "contra-urbanización"⁵ o de "rurbanización"⁶ para tratar de entender lo que estaba pasando. Con una población cada día más móvil no se sabía muy bien si todo el campo estaba urbanizándose o

⁴ Con la expresión capitalismo monopolista de Estado, los sociólogos marxistas denuncian una conclusión entre dirigentes políticos, propietarios de bienes inmuebles y promotores.

⁵ Berry B.J.: *Urbanización and Counter-urbanization*, Sage, Los Ángeles, 1976.

⁶ Bauer G. y Roux J. M.: *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Le Seuil, París, 1977.

si al contrario era la ciudad quien entraba en un proceso de disolución. Lo mismo pasaba con el tema de la identidad que tanto preocupaba a los investigadores, a los urbanistas, a los políticos y a los militantes sociales ya que muchos lo interpretan como la necesidad de identificarse con un lugar y su historia, mientras los habitantes de los nuevos espacios se preocupaban sobre todo de sus relaciones sociales.

No obstante, esta impugnación de la modernidad —o de sus derivaciones— no habría bastado si no se hubieran producido, entre 1972 y 1974, dos acontecimientos que precipitaron la desvalorización general del urbanismo funcionalista y de las formas más anodinas de la arquitectura moderna. Primero, la publicación en 1972 de *The Limits of the Growth*, informe redactado por el club de Roma, el cual sería utilizado inmediatamente por los países más ricos como guía para implantar un nuevo modelo de desarrollo económico merced a una explotación más racional de los recursos del planeta. Segundo, una crisis económica cuya *quasi* coincidencia con el brutal incremento a los precios del petróleo (la llamada crisis petrolera) hizo pensar en un momento coyuntural, cuando en realidad se trataba de una mutación profunda en las sociedades del mundo occidental.

En Francia, por ejemplo, esto se tradujo en la interrupción de los trabajos de construcción de grandes unidades habitacionales (circular ministerial del 21 de mayo de 1973), así como en la suspensión de casi todos los modelos de ordenamiento urbano que se habían adoptado anteriormente, con los complejos portuario-industriales y las ciudades satélites (*villes nouvelles* en Francia) en primer lugar.

Algunos autores han querido explicar esta ruptura recurriendo al polémico argumento de la posmodernidad. Queriéndose la modernidad arquitectónica universal en tiempo y espacio —¡no conformándose para ello con ser internacional!—, de lo que se trataba era de demostrar que dicha ruptura no había constituido más que un momento en la historia, y que ese momento se había superado. Con la Declaración de Bruselas, 1978 (véase cuadro 1), algunos arquitectos y filósofos pensaron en emitir una anti-Carta de Atenas con vistas a reconstruir, en este fin de milenio, una ciudad que fue destruida por el urbanismo funcionalista y la arquitectura moderna⁷. En realidad, la Declaración de Bruselas no deja de ser a veces ingenua (cuando exige por ejemplo, que delimitemos claramente lo que son los espacios urbanos y los espacios rurales), olvidándose de cómo viven o cómo quieren vivir los ciudadanos; no aborda sino parcialmente una mutación cultural mucho más general de nuestra sociedad.

⁷ Para Jean-Pierre Garnier, la querrela entre Modernos y Posmodernos sería pura frivolidad. “Las divergencias más ruidosas y encarnizadas ocultan una convergencia profunda: con el pretextode tomar “legible” a la ciudad para quienes residen en ella, se trata en realidad de hacer ininteligibles las relaciones sociales que siguen rigiéndola, de evitar que la forma del entorno revele a los habitantes el fondo de su condición urbana”. Prólogo de Hubert Galle y Yannis Thanassekos, *L'architecture de la raison*, Ed. J.M. Collet, Bruxelles, 1984. Esta obra constituye un alegato apasionado, por parte de los intelectuales de izquierda, contra la llamada Escuela de Arquitectura Neorracional (Maurice Culot, Léon Krier).

CUADRO 1

LA RECONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD EUROPEA DECLARACIÓN DE BRUSELAS

Los participantes en el coloquio internacional que se celebró en Bruselas los días 15, 16 y 17 de noviembre de 1978, con el patrocinio de la Comisión Francesa de la Cultura de la Aglomeración de Bruselas, hemos decidido, al término de las deliberaciones, formular la siguiente declaración:

Subrayamos el valor de las acciones emprendidas por la totalidad de los comités de residentes de Bruselas para la defensa y la reparación de los perjuicios causados a su ciudad por las arbitrarias y aberrantes transformaciones infligidas a su estructura; condenamos especialmente la política irresponsable de la Comunidad Económica Europea (CEE), cuya acción destructiva hacia sus propios edificios afecta de manera igualmente grave a ciudades como Luxemburgo, Estrasburgo y Bruselas; exigimos la creación, en el seno de las Instituciones Europeas, de una Comisión que tome en consideración los objetivos de reconstrucción de la Ciudad Europea demandados por sus habitantes;

Exigimos que todas las escuelas de Arquitectura orienten sus enseñanzas y sus investigaciones a las tareas de reparación de las ciudades europeas;

En tal sentido, exigimos que se promueva la formación técnica y profesional de los oficios relacionados con la construcción;

Entendemos por reparación de la Ciudad Europea la integración de la historia a la práctica urbana: se debe preservar todo el patrimonio y no sólo unos pocos centros supuestamente históricos.

Toda intervención en la Ciudad Europea debe realizar obligatoriamente lo que siempre ha sido la ciudad, es decir: las calles, las plazas, las avenidas, las manzanas, los jardines... aún los "barrios". Asimismo, toda intervención en la Ciudad Europea debe proscribir carreteras y autopistas urbanas, las zonas monofuncionales, los espacios verdes residuales.

No podrán construirse ni zonas "industriales", ni zonas "comerciales", ni zonas "peatonales", sino tan sólo barrios que incorporen todas las funciones de la vida urbana. Es necesario proceder a la reducción del perímetro establecido de las ciudades y definir con precisión las zonas rurales a fin de delimitar claramente los espacios urbanos y los espacios campestres.

Denunciamos la arquitectura y el urbanismo funcionalista porque han destruido la Ciudad Europea como respuesta a las exigencias de desarrollo de las estructuras industriales del capitalismo, tanto privado como público; denunciamos igualmente la complacencia de los arquitectos y sus organizaciones profesionales por aceptar las condiciones de la producción, lo cual ha contribuido en gran medida al estado actual de las cosas; consideramos que el único camino posible para la reconstrucción de la Ciudad Europea es el desarrollo de una mano de obra profesional y calificada y el rechazo de métodos industriales creados para el sólo beneficio de sus promotores.

Los participantes, reunidos en coloquio para la Reconstrucción de la Ciudad, proclaman su convicción de que la Ciudad Europea puede y debe ser reparada, y que los medios para lograrlo están a nuestra disposición.

Los participantes deciden, en consecuencia, proseguir trabajos en tal sentido a fin de conseguir el consenso general y el apoyo político de la población.

Los participantes en el coloquio: Pierre Laconte (Bruselas), Jacques Lucan (París), Jean Castex (Versalles), Antoine Grumbach (París), Léon Krier (Londres), François Loyer (Rennes), René Schoonbrodt (Bruselas), Jacques Van Der Biest (Bruselas), Fernando Montes (Chile/París), Bernard Huet (París), R.L. Delevoy (Bruselas), André Barey (Barcelona), Maurice Culot (Bruselas), Philippe Panerai (Versalles), Pierluigi Nicolini (Milán/Palermo).

Todos los observadores admiten, aunque discrepen sobre las condiciones y las características, que esta segunda mitad del siglo XX ha tenido transformaciones determinantes tanto en el ritmo como en las formas de la urbanización. Algunos llegan a comparar estas transformaciones con una mutación que estaría terminando con el ciclo de la ciudad industrial⁸. Estamos pues viviendo un período de transición en los albores de un nuevo ciclo cuyos rasgos se van poco a poco diseñando.

Tal es lo que puede observarse cuando se analiza la evolución semántica de la mayor parte de los términos utilizados por los actores urbanos. Ya sea que se trate de ideas nuevas y recientes como las de *proyecto urbano*, *baldío industrial*, *arqueología industrial o patrimonio*, *medio ambiente o desarrollo sustentable*, o bien de conceptos más o menos tradicionales pero completamente renovados, como los de *arquitectura*, *urbanismo*, *urbanidad*, *monumento histórico*, *naturaleza*, *paisaje y ecología*, se toma en consideración el conjunto de sus significados desde el momento de su aparición y su evolución histórica hasta nuestros días, y descubrimos hasta qué punto se ha verificado, al cabo de tres o cuatro décadas, un increíble fenómeno de actualización de ideas. Dicho sea de este modo, estamos ante una mutación cultural que se ha modificado radicalmente la cultura espacial dominante y, por ende, los conceptos relacionados con el ordenamiento urbano⁹ tanto en Francia como en el resto del mundo occidental.

Una nueva cultura del ordenamiento de las ciudades

De la arquitectura a las arquitecturas

Comenzaremos con la idea de arquitectura. Desde la Antigüedad, la arquitectura es “el arte de edificar”¹⁰ (¿no pretendía Colin Rowe, haciendo eco de las ideas de John Ruskin, que la arquitectura era al edificio lo que la literatura al lenguaje?). Sin embargo, en las últimas décadas, se ha reconocido el valor artístico de construcciones domésticas que, en los años cincuenta y sesenta, habían sido rebajadas a la categoría de tugurios. Desde entonces, fue necesario reconocer que el edificio también podía ser artístico y, en consecuencia, arquitectura. Para distinguir la edificación ordinaria y sin interés arquitectónico de los edificios a los que ciertos

⁸ François Ascher: *Retapolis, ou l'avenir des villes*, ed. Odile Jacot, París, 1996.

⁹ La mayor parte de los términos analizados en este trabajo existen o tienen correspondencias en las principales lenguas europeas, con algunas excepciones. Así, por ejemplo, *friche industrielle* o *friche urbaine* que traducimos aquí por “baldío” industrial o urbano no existen ni en español ni en inglés. Por lo demás, el *Dictionnaire multilingue de l'aménagement de l'espace* (PUF, París, 1992) no incluye los conceptos de proyecto urbano, ecomuseo o desarrollo sustentable.

¹⁰ Quatremère de Quincy, *Dictionnaire Historique d'Architecture*, Librairie d'Adrien le Clere, París, 1832.

actores urbanos asignan valor y sentido, fue necesario redefinir la arquitectura; con cierta reticencia al principio, pues es merced al calificativo de “menor” que G. Giovannoni¹¹ distingue ciertos edificios privados construidos sin intervención de un arquitecto. Luego, a partir de que se asignó un valor patrimonial a construcciones específicas de un lugar, es decir, edificaciones vernáculas (en Inglaterra, 1956, se fundó el *Vernacular Architectural Group*, aunque no se reconoció en Francia, por ejemplo, hasta el final de los años setenta, la arquitectura de los inmuebles de *canuts*¹² del barrio lionés de La Crix-Rousse, o de las fábricas de pasamanos en el barrio del Crât-de Roc, en Saint-Etienne), se creyó necesario añadir un adjetivo a esta otra arquitectura producida por arquitectos, escogiendo para tal efecto el de “cultura” (*savante*)¹³.

Existen razones para afirmar que el procedimiento agradó, ya que, desde entonces, la lista de adjetivos se ha alargado. En defecto, a las arquitecturas culta y vernacular se añadieron los calificativos de popular, tradicional, regional, rural, industrial, *high tech*, etcétera, y más recientemente, climática y sustentable (o sostenible), cuando no efímera para designar las naves comerciales con sus propagandas en las afueras de las ciudades.

A esta extensión y diversificación semántica se suma la confusión en tiempo y espacio de los tipos y estilos arquitectónicos. En la actualidad, un habitante rico de la ciudad de México puede escoger entre un dúplex en un *high tech* de gran altura (IGH, por sus siglas en francés) en Polanco; un *pastiche* en forma de fantasía (desde el neo-colonial al *art nouveau* a la manera de Guimard) en Las Lomas, o los dos a la vez. Lejos de sucederse, los estilos se yuxtaponen en una tentativa por afirmar la personalidad de cada cual. En realidad, este fenómeno no es nuevo. Uno de los personajes más célebres de Carlos Fuentes, el exrevolucionario y nuevo rico Artemio Cruz, se instala en una casona neo-colonial de Coyoacán, cuando su mujer preferiría una casa moderna en Las Lomas¹⁴. Lo realmente nuevo es, pese a los intentos de homogeneización de los urbanizadores, la proliferación simultánea y yuxtapuesta de los estilos más diversos que hacen de la ciudad un “collage” en expansión.

Del urbanismo al... urbanismo

Si el concepto de arquitectura se ha cambiado y enriquecido, el de urbanismo se transformó al punto del trastocamiento. Aún cuando sabemos que la palabra urbanis-

¹¹ G. Giovannoni, *Vecchie città ed edilizia nuova*, Unione Tipográfica Editrice, Turino, 1931.

¹² Obreros de centros textiles especializados en prendas de seda (N. del T.).

¹³ Anna Hublin: “Construction populaire et architecture savante”, en *Les cahiers de la recherche architecturale*, n.º 27-28, pp. 15-24. París, 1992.

¹⁴ Carlos Fuentes: *La muerte de Artemio Cruz*, FCE, México, 1962.

mo se usó por primera vez en 1910¹⁵, el concepto se remonta a 1867, cuando Ildefonso Cerdá se dio a la tarea de definirlo¹⁶. El fundamento de su teoría radicaba en una idea: la similitud esencial de las ciudades. Por diferentes que sean éstas, escribe Cerdá, todas presentan las mismas características: “Hoy por hoy, podemos aplicar a las ciudades el antiguo adagio *ab una disce omnes*: basta conocer una para conocer las demás, al menos en lo que se refiere a sus elementos constitutivos y formales”¹⁷.

Lo que se proponía Ildefonso Cerdá era enseñarnos a discernir estos “elementos constitutivos y formales” a fin de identificar los errores y corregirlos para bien del interés común. La necesidad de crear una ciencia de la ciudad no tiene otro objeto que el de propiciar entornos más hospitalarios para todos. En verdad, Cerdá sabía bien que el ordenamiento de las ciudades es tan antiguo como las ciudades mismas, pero un ordenamiento inspirado por la religión o la cultura, aún cuando era explícito, no se preocupaba del interés común.

Así pues, crear una ciencia de la ciudad para mejorar las ciudades representa una idea que jamás había sido expresada y de la que Ildefonso Cerdá estaba íntimamente convencido. “Iniciaré al lector en el estudio de una materia completamente nueva, inédita, virgen. Como todo es nuevo, he debido investigar e inventar palabras nuevas para describir ideas cuya explicación no podrá encontrarse en ningún léxico. Ante la alternativa de inventar una palabra o dejar de escribir, he preferido inventar y escribir en vez de guardar silencio”¹⁸. Sin embargo, Cerdá era mal lingüista, si la elección del radical “urbs” para crear el neologismo que debería nombrar a esta nueva ciencia parece adecuado, no puede afirmarse lo mismo con respecto al sufijo. Lo cierto es que la expresión “urbanización” se impuso sólo para describir el proceso de desarrollo de las ciudades, y no fue sino hasta 1910 que se acuñó un vocablo semánticamente menos polémico, el de urbanismo.

De hecho, si en ambos casos el significado era muy claro para los especialistas militantes de la modernidad como el propio Cerdá o Le Corbusier, con respecto a una ciencia de la ciudad, inmediatamente se produjo en la opinión pública cierta confusión semántica que podía haberse evitado con un significante más preciso: urbanología, por ejemplo. Pero en este principio del siglo XX, en el que la reflexión en torno al ordenamiento de las ciudades tomó tantos caminos diversos, puede ser justamente la ambigüedad del sufijo -ismo lo que contribuyó a asegurar el éxito del neologismo. Gaston Bardet, quien no profesaba una gran estima hacia

¹⁵ En un artículo de Paul Clerget publicado en el *Bulletin de la Société Géographique de Neufchatel* (Suiza).

¹⁶ Ildefonso Cerdá. *Teoría general de la urbanización, y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*, Imprenta Española, Madrid, 2 volúmenes, 1867. En francés se publicó una versión abreviada de Antonio López de Aberasturi, titulada la *Théorie générale de l'urbanisation*, Le Seuil, París, 1967.

¹⁷ *La théorie générale de l'urbanisation*, p. 183.

¹⁸ *Op. cit.*, p. 81.

Le Corbusier, lo convirtió en una ciencia a la vez que en un arte, ora una “simple disciplina de ordenamiento de las ciudades”, ¡ora un “urbanismo”! ¹⁹.

Desde entonces, es cosa común que los historiadores analicen el urbanismo de la Antigüedad, de la Edad Media o del Renacimiento, lo cual impelió a los defensores de la modernidad a calificar su urbanismo de científico o, mejor aún, de funcionalista a fin de evitar todo riesgo de duda. Pese a esta confusión semántica, cabe creer que el concepto elaborado por Ildefonso Cerdá y desarrollado durante más de un siglo por varias generaciones de arquitectos y ordenadores del espacio impregnaba fuertemente el término “urbanismo”, ya que, al declinar la década de 1970, a algunos autores hostiles al urbanismo funcionalista propusieron renunciar a la palabra para sustituirla por la expresión “proyecto urbano”. Por lo demás, los redactores de la Declaración de Bruselas acusan a este urbanismo de haber destruido la ciudad europea, lo cual justifica el título de su texto: “La reconstrucción de la Ciudad Europea”.

En realidad, cuando se emite esta Declaración en 1978, la idea ya se ha diseminado. Tuvo como fin adaptarse a la crisis económica y al principio de la crisis social que acompaña al desempleo, o quizá responder a la mutación cultural de la sociedad; el hecho es que el urbanismo fue ignorado en gran medida en las prácticas de los decenios más recientes. ¿No es la propia Comunidad Económica Europea (CEE), contra la cual se había dirigido la Declaración de Bruselas, la que invita a los autores a Estrasburgo en 1981 para organizar un coloquio a la gloria de la posmodernidad?!

En un manual publicado en 1989 y reeditado en 1993, Jean Pelletier y Charles Delfante evocan aún el urbanismo como “ciencia (¿) de organización de la ciudad” ²⁰, añadiendo una interrogación después de la palabra “ciencia”. La expresión “urbanismo” —y acaso sea ésta la paradoja de fin de siglo— sigue siendo moneda corriente entre los especialistas, aunque nadie cree ya que se trate de una ciencia ²¹. Imposible dejarnos asombrar por la diversidad de definiciones que proporcionan diccionarios y autores, quienes pueden insistir en las dimensiones ora artística, ora técnica, ora administrativa y jurídica, ora económica y social, de una disciplina que incorporan en la actualidad tanto las ciencias humanas y sociales como la ingeniería.

¹⁹ “En la actualidad, el urbanismo designa, pues, el control del terreno en todas las escalas, el estudio de todas las formas de asentamientos humanos en el planeta (...). Cabe afirmar que el Urbanismo se convirtió en un Orbanismo”. Bardet, G.: *L'urbanisme*, PUF, Que sais-je?, 5.ª ed., 1963.

²⁰ *Villes et urbanisme dans le monde*, Maisson, París, 1993, p. 9.

²¹ La propia Francia creó recientemente un premio nacional de urbanismo, y en una ironía del destino ha querido que uno de los laureados, Bernard Huet, haya sido precisamente un de los profesores de la Escuela de Arquitectura de París-Belleville que afirmaban que el urbanismo había sido el peor enemigo de la ciudad.

Proyecto urbano y proyecto de ciudad

La palabra urbanismo sigue empleándose de manera general y ambigua, sin embargo, es la expresión *proyecto urbano* la que los urbanizadores prefieren desde fines de la década de 1970 para describir una práctica presentada como alternativa al urbanismo funcionalista de antaño. Se utilizó por primera vez en Francia con ocasión de congresos y coloquios de agencias de urbanismo y de la Federación de sociedades de economía mixta; este término comprende, en efecto, una serie de experiencias y procedimientos cuyas premisas se remontan a 1965, cuando los dirigentes políticos de Bolonia, Italia, decidieron impulsar una nueva política de ordenamiento urbano. Pero como no se trata de un neologismo propuesto por un autor que nos haya proporcionado desde el principio una definición y acepción, su significado ha sido siempre vago, aún cuando resultase claro para quienes lo emplean en el sentido de prácticas urbanísticas opuestas a las del urbanismo funcionalista.

Desde el principio se ha querido presentar el proyecto urbano como producto de una alternativa política y no como modelo pseudocientífico. De igual forma se reconoció, al iniciar la década de 1980, su relatividad en tiempo y espacio, inscribiéndose al mismo tiempo en la larga historia de ciudades que la mayoría de las veces no habrían sido concebidas ni por arquitectos ni por ingenieros. Al dejar de ser coto cerrado de una corporación de especialistas, el proyecto urbano suponía, pues, la participación activa de todos los actores urbanos, incluyendo a los habitantes, no solamente para mantener informados a éstos acerca del progreso de los estudios, sino para que participaran en la elaboración misma del proyecto de urbanización. Dicho en otras palabras, el proyecto urbano —y es ésta la primera innovación— se presentó como un método de elaboración y no como una concepción nueva de la ciudad. Ello no impide que en la práctica, la cual había precedido a todos los esfuerzos de conceptualización, podamos comprobar que fue por oposición a los principios de la Carta de Atenas y por reincorporación a la continuidad de la historia, que se afirmaron ciertas características.

Dichas características son perceptibles de manera directa en la operación de la llamada Alma-Gare, en Roubaix, en el norte de Francia²². Se trataba, al principio de los años setenta, de un barrio popular construido en el contexto de la revolución industrial del siglo XIX para albergar a familias obreras en lo que se ha dado en llamar *courées*: conjunto de viviendas sumarias alineadas en torno a un patio que comunica con la calle a través de un acceso único²³. Con el tiempo, este barrio había perdido una parte de su función urbana, y la edificación se había deteriorado por falta de mantenimiento; no obstante, la expansión urbana le había dado una

²² Colectivo, *Roubaix Alma-Gare. Lutte Urbaine et architecture*, ed. De l'Atelier-l'ArtUrbain, Roubaix, 1982.

²³ Es más o menos el equivalente de las vecindades en México.

posición central de gran atractivo. Para retomar una expresión empleada en ciertos informes de urbanismo de fines de los años sesenta o principios de los setenta, se estaba frente a un caso típico de disociación entre el valor del terreno (elevado) y el uso que se hacía del mismo (un entorno popular degradado). Como en tantos otros casos parecidos, los poderes públicos concibieron realizar allí una operación de renovación demoliendo las *courées* para reemplazarlas por inmuebles modernos. En principio, esta mutación formal debía acompañarse de una mutación funcional y social merced a la construcción, por una parte, de oficinas, y por otra parte, de residencias para clases medias o acomodadas. Con respecto a las familias pobres que vivían en las *courées*, su reubicación estaba contemplada en las ciudades de interés social, es decir en HLM²⁴ *bas de gamme* (de baja escala) o en HLM ordinarias que proliferaban en las periferias de la ciudad.

Pero en el caso de Roubaix, los habitantes de Alma-Gare se organizaron y lograron convencer a las autoridades municipales izquierdistas de reemprender el proyecto integrándolos a ellos mismos en su elaboración. Desde entonces, dicho proyecto cambió sustancialmente tanto de naturaleza como de forma. Se abandonaron los principios de la *tabula rasa* y de la asignación de zonas, y los arquitectos se encargaron de continuar la historia urbana concibiendo una nueva *courée* que no fuera ya sinónimo de segregación, sino de integración ocio-espacial.

A la sazón y de manera sintomáticamente paralela, los habitantes de los barrios populares que circundan el Centro Histórico de México adoptaron tácticas de combate similares para impedir que se les desalojara. Aquí, empero, como no se pudo convencer a los poderes públicos, fue en elaboración con arquitectos (profesores y alumnos del taller de autogobierno de Arquitectura de la UNAM) y artistas (el grupo Arte Acá) que los habitantes del barrio de Tepito presentaron un proyecto de rehabilitación tanto del barrio en su conjunto como del tipo de hábitat, semejante por lo demás al de la *courée*, al cual se denomina *vecindad*. Este proyecto, que recibió el primer premio en el Congreso de Arquitectura de Varsovia en 1981, inspiró no solo la reestructuración de Tepito, sino el de las colonias circunvecinas (Guerrero, Morelos, Merced) cuando, luego del terremoto del 19 de septiembre de 1985, el gobierno abandonó el sueño de una renovación *bulldozer*²⁵.

En ambos casos, reconocidos en sus respectivos países por su valor emblemático, señalaremos que los proyectos se inscriben en una historia y que toman en consideración la identidad de un lugar y de una sociedad, aún cuando esta identidad haya sido completamente reinterpretada. En efecto, es evidente que la *courée*, al

²⁴ La sigla HLM designa una vivienda de renta moderada. A partir de los años cincuenta al lado de las HLM ordinarias el gobierno francés creó una HLM *bas de gamme* (de baja escala) para las familias más pobres.

²⁵ Tomas, F.: "México: tous propriétaires!", en *Annales de la Recherche Urbaine*, París, 1995, n.º 66, pp. 72-80. Con respecto al significado de la expresión "renovación *bulldozer*", véase la página 74 del presente trabajo.

igual que la vecindad, fueron en su tiempo formas segregadas del hábitat que se impusieron a las familias pobres. Sin embargo, debido a su situación actual en la ciudad y luego de su revalorización arquitectónica y cultural, dichas formas adaptan a las familias que habitan allí el derecho a la ciudad que desean desde hace unos pocos años.

Si en los casos de Alma-Gare y Tepito se trataba de una cuestión de hábitat social, la preocupación dominante en numerosas operaciones iniciadas sobre todo desde principios de los años ochenta se relaciona con la calidad y el uso de los espacios públicos, de todo aquello que contribuyera a la urbanidad, al menos en el sentido en que se entiende hoy²⁶. En realidad, esto se gestó en Francia desde 1978, en el contexto de las llamadas Operaciones Programadas de Mejoramiento del Entorno (OPAH, por sus siglas en francés), en particular en determinados barrios populares de Saint-Etienne como: Le Peuple, Le Soleil o Le-Crêt-De-Roc; sin embargo, el impulso decisivo se produjo a partir de 1983 con las múltiples operaciones denominadas "Banlieues 89", propuestas por los arquitectos Roland Castro y Michel Cantal-Dupart, gracias al apoyo del entonces Presidente de la República, François Mitterrand.

Cuando el tratamiento de los espacios públicos se consideraba sistemáticamente como la piedra fundacional de todo proyecto urbano, en Barcelona, después del retorno de la democracia, la nueva municipalidad de izquierda confió, a través del ayuntamiento socialista, la dirección del urbanismo al arquitecto Oriol Bohigas. Para Bohigas la ciudad no debería considerarse como una totalidad, sino como un conjunto de fragmentos, cada uno de los cuales presenta una personalidad cuya expresión debería resumirse en la calidad de los espacios públicos. Así pues, Bohigas lanzó, a partir de los estudios realizados en la Escuela de Arquitectura, de cuya dirección se encargó también, "cien proyectos" para "reconstruir la ciudad a partir de sus huecos". Fue en la concepción de estos proyectos, incluidos aquellos que sólo se ocupaban de las vías de circulación (la Vía Julia, por ejemplo), que los arquitectos catalanes pudieron aportar a plenitud sus capacidades creativas. Se encargó a numerosas publicaciones, ya fueran revistas especializadas o financiadas por el ayuntamiento, de comunicar *urbi et orbis* las nuevas disposiciones.

Pero, la historia reciente de la urbanización de Barcelona nos indica también que esta concepción del proyecto urbano fue de corta duración. No es que escasearan los adeptos a este enfoque, al menos en el sentido en que se entendían al declinar la década de 1970, sino porque su propio éxito provocó que se adoptara el término para expresar ideas que, al evolucionar por sí mismas, se alejaban cada vez más de la esfera del proyecto urbano. Así, Georges Henry, en su obra sobre Barcelona, califica como proyecto urbano la urbanización de un barrio en la época de Oriol

²⁶ Aunque en su primer sentido se refiere a educación y buen tono, esta palabra designa en la actualidad las formas urbanas y todo aquello que permite a un individuo sentirse efectivamente en una ciudad y apreciarla.

Bohigas con los mismos criterios que la planificación de la Villa Olímpica al final de la década de 1980²⁷. Por su parte, los dirigentes políticos, que siempre fueron los mismos, se habían percatado de que aún cuando los proyectos urbanos favorecían las relaciones con las asociaciones de residentes, ello impedía que la ciudad afirmase su ambición de convertirse en *world city*.

Así pues, se decidió sustituir a Oriol Bohigas en la dirección de los Serveis de Planejament de l'Ajuntament por el urbanista Joan Busquets, quien ordenó la adopción de un ambicioso proyecto de creación de diez nuevas áreas de centralidad con el fin de difundir, en el conjunto de la ciudad²⁸, servicios terciarios de alto nivel. Más tarde, con la perspectiva de los juegos olímpicos de 1992, se obtuvieron ganancias por las importantes inversiones que esto implica para reanudar, merced a una política de planificación global dirigida a renovar a fondo los servicios de vialidad, la construcción de grandes instalaciones deportivas y la destrucción de todo un barrio funcionalmente mixto y socialmente popular, para abrir, al lado del parque de la Ciutadella, la trama de Eixample (mejor conocido con el nombre español del Ensanche), sobre la playa y el mar. Al dar a Barcelona —que se había resistido, como tantas otras ciudades mediterráneas, a transformaciones de este tipo— una gran fachada marítima, la llamada operación de la Villa Olímpica contribuyó innegablemente a renovar su urbanismo y a confirmar su imagen de gran ciudad internacional, al elevado precio de ignorar la opinión de sus habitantes.

En cierta escala y para la ciudad integrada al mundo moderno —dominado por la globalización y por un neoliberalismo en plena ascensión—, la planificación representa un movimiento de retorno, sin que ello excluya, ni mucho menos, los “gestos” de algunos de los mejores exponentes de la arquitectura. Tal es el caso particular de Francia, donde, después de un período de reflujo caracterizado por el abandono de casi todos los esquemas rectores de ordenamiento y urbanismo (SDAU, por sus siglas en francés), el inicio de los años noventa se ha distinguido por la reincorporación de dichos esquemas rectores y la elaboración de ambiciosos informes de vialidad y de aglomeración (DVA, por sus siglas en francés). Sin embargo, como fue en el caso de Barcelona, sucede con frecuencia que se denomina a estos enfoques globales proyectos urbanos, cuando el término proyecto de ciudad sería mucho más exacto²⁹. Pero parece no existir voluntad para evitar esta confusión y reconocer que, junto con la planificación a escala de una ciudad, debe generarse un lugar, siempre velando por su compatibilidad, para proyectos urbanos concebidos a la medida del espacio que comparten los habitantes.

²⁷ Henry, G.: *Barcelone, ville et architecture*, Gustavo Gili, Barcelona, 1991.

²⁸ Al menos en el interior de la parte central, la cual solo representa 100 km² en una aglomeración que frisa los 500 km².

²⁹ Tomas, F.: “Projets urbains et projet de ville”, en *Annals de la Recherche Urbaine*, París, 1995, n.º 68-69, pp. 135-144. (Véase también del mismo autor “Del proyecto urbano al proyecto de ciudad”, en *Anuario de Estudios Urbanos* n.º 3, 1996, UAM-Azcapotzalco, México). (N. del Editor).

Como suele suceder en situaciones análogas, no debe sorprendernos oír hablar del proyecto urbano aun en situaciones ajenas al contexto que lo generó. Así, para Nicole Bachofen, (...) “existe un proyecto urbano cada vez que la urbanización no se traduce en un fenómeno espontáneo vinculado a convenciones implícitas — cuyas lógicas pueden *analizarse a posteriori*—, sino de un proyecto afirmado, producto de un diseño y de un propósito, cuyas intenciones y medios precedan su puesta en marcha”³⁰. Desde entonces, en la misma medida en que podía hablarse de un urbanismo de la Antigüedad o de la Edad Media, podrían considerarse los planos iniciales de Mileto de Washington como proyectos urbanos. Quiere la paradoja que la definición propuesta por Nicole Bachofen se aplique con la misma precisión a uno de los trescientos grandes conjuntos habitacionales construidos en Francia entre 1951 y 1973, cuando estos últimos se presentan a menudo como las producciones más caricaturescas del urbanismo funcionalista.

Incluso en este terreno, pareciera que la evolución semántica se traduce en una especie de disolución de la naturaleza original del concepto. En realidad, el concepto y la práctica del proyecto urbano no habían gozado nunca antes de la aceptación general que se le dispensa en este fin de siglo. Desde octubre de 1994, la dirección de arquitectura y de urbanismo organiza en Francia diferentes talleres, al igual que la publicación de fascículos³¹, para asegurar su promoción junto con el trabajo de los funcionarios y de las asociaciones profesionales. En el ámbito internacional, el proyecto urbano ha sido igualmente adoptado como método de intervención por parte del Consejo Académico Internacional (CAI), el cual reúne, a través de talleres y coloquios, a casi cincuenta escuelas de arquitectura y urbanismo de las Américas (sobre todo de América Latina y Canadá) y de Europa Occidental (España, Italia, Francia, Bélgica)³².

No obstante lo anterior, si el CAI debe su existencia a militantes que suelen mantenerse fieles a los principios practicados en Boloña desde 1965 y conceptualizados diez años más tarde en Francia, no puede afirmarse lo mismo con respecto al equipo movilizado por la Dirección de Arquitectura y Urbanismo de Francia. En realidad, los directores proclamaron desde el primer número de la revista *Projet Urbain* que es “la diversidad de enfoques lo que permite la confrontación de puntos de vista políticos, técnicos y sociales”, y la arquitectura sólo se visualiza allí en su contexto geográfico. Christian Devillers, por su parte, habla de una “declaración de amor a la ciudad” para “una generación de arquitectos que logró integrar a su trabajo el valor fundamental del respeto a la ciudad”. Pero, en este proyecto urba-

³⁰ Nicole Bachofen (REMU): *Éléments pour comprendre le projet urbain*, informe de 45 páginas, sin fecha (1994?), difundido por la Dirección de l'Architecture et de l'Urbanisme du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, París.

³¹ Con el título “Proyecto urbano”. Entre octubre de 1994 y marzo de 1996 se publicaron diez números.

³² La sede del CAI se encuentra actualmente en Guadalajara, México. Los talleres y coloquios se organizaron en Puebla (México) en 1996 y Valladolid (España) en 1997.

no todo se desenvuelve como si no se requiriera, para su elaboración y realización, de los habitantes y sus asociaciones.

No es que se les excluya de manera explícita, simplemente no se les menciona. En una conferencia, por demás memorable, pronunciada en el Pavillon de l'Arsenal en París³³, se rechaza aún esta participación merced a una dudosa amalgama con lo que Alain Minc dio en calificar de "nacional-ecolo-populismo", todo ello en nombre de una independencia de los urbanistas a la cual se deben los exponentes urbanos más bellos (sic). Estoy dispuesto a reconocer que la sumisión del urbanista al político puede ser empobrecedora y perversa; ¿pero es ello razón suficiente para rechazar toda participación del "pueblo"?

En el caso de Christian Devillers, su postura resulta tanto más incomprensible cuando recordamos que él mismo demostró —en el período 1979-1982—, en el curso de la reestructuración de un gran conjunto urbano, la forma en que esta participación puede enriquecer un proyecto al adoptar la forma de un diálogo auténtico entre actores decididos a hacerse oír pero también dispuestos a escuchar. Por ejemplo, fue necesario todo el poder de persuasión de un especialista para convencer a los habitantes de la Zona de Urbanización por Prioridad de Montreynaud³⁴, en Saint-Etienne, que 70 metros entre dos edificios no entrañan el mismo significado cuando se trata de dos torres aisladas o cuando se encuentran alrededor de un parque o una plaza. A la inversa, después de múltiples reuniones con dirigentes políticos, habitantes y asociaciones fue que se precisaron ciertas características tanto en la concepción de los inmuebles (rechazo de plano común repetido en cada nivel a fin de preservar la intimidad de la vida doméstica³⁵; recurso a los corredores para subdividir los grupos de viviendas y no concentrar más de una docena de familias en un mismo acceso³⁶; construcción de recibidores amplios y acogedores; verdaderas galerías para usarse y no más simulacros de balcones que sólo sirven para acumular polvo, etcétera), como en la de los espacios exteriores: localización

³³ Christian Devillers: *Le projet urbain*, Pavillon de l'Arsenal, París, 1994. Este texto de 37 páginas representa una de las mejores síntesis que se hayan escrito en torno a este tema.

³⁴ La zona de urbanización por prioridad (ZUP, por sus siglas en francés) era uno de los procedimientos que se utilizaron en Francia entre 1958 y 1967 para construir conjuntos de grandes dimensiones. Un conjunto de Montreynaud, en Saint-Etienne, se concibió para 4.400 viviendas. Como este ZUP atravesó, a semejanza de tantos otros en Francia, por una crisis antes de ser terminado, la municipalidad se encargó de su rehabilitación. El estudio preliminar fue realizado por Michel Steinebach, y la primera operación se llevó a cabo en el barrio Saint-Saëns por Christian Devillers. Su carácter ejemplar la hizo merecedora de estudios en numerosas revistas especializadas europeas.

³⁵ "Cuando todas las alcobas se encuentran una encima de la otra, no se puede hacer el amor como se querría por temor a ser escuchado por los vecinos de arriba o abajo". Notas tomadas por el autor, quien fungió como adjunto del alcalde delegado de urbanismo de Saint-Etienne de 1977 a 1983, en ocasión de dichas reuniones de trabajo.

³⁶ "Surgen molestias cuando 40 familias utilizan el mismo elevador y deben pasar por el mismo vestíbulo. En determinadas circunstancias, este espacio se convierte en refugio de adolescentes, lo que aumenta los riesgos de conflicto con los adultos que desean pasar".

de jardines familiares³⁷, sembrar el pasto en las canchas de fútbol que colinden con los inmuebles, distribución de los espacios públicos, etcétera.

Así, este caso está lejos de ser excepcional y privativo de Francia. Cuando, luego del sismo del 19 de septiembre de 1985, el gobierno mexicano creó Renovación Habitacional Popular (RHP) para reconstruir o rehabilitar alrededor de 60,000 viviendas populares destruidas o deterioradas en el primer cuadro de la ciudad de México, la primera reacción de los responsables políticos y de los especialistas de monumentos históricos (INAH), cuando se trataba de inmuebles clasificados, fue imponer sus modelos y sus procedimientos. Sin embargo, ante la oposición de los habitantes, el director RHP, Manuel Aguilera, y la directora de monumentos históricos, Sonia Lombardo, terminaron por comprender que tal hostilidad no era sistemática, sino producto de la torpeza y la brutalidad de funcionarios arrogantes.

Ambos directores emprendieron un trabajo pedagógico en las relaciones con su personal, así como un diálogo que no tardaría en rendir frutos. Fue así que los especialistas en restauración inmobiliaria reconocieron que la ley Echevarría de 1972 resultaba anacrónica, y que un procedimiento de rehabilitación más flexible podría dar mejores resultados³⁸. En cuanto a Renovación Habitacional Popular, se revisó la sistematicidad de sus intervenciones (la selección de los prototipos de viviendas debía hacerse de acuerdo con el tamaño de los precios liberados), aceptando negociar sus proyectos colonia por colonia. Por mencionar sólo un caso, los habitantes lograron, por ejemplo, convencer a las autoridades de que la vecindad no se limita a una suma de viviendas, sino que se trata de un sistema complejo que integra igualmente actividades y lugares de convivencia. Así pues, RHP introdujo en sus realizaciones espacios intermedios entre las viviendas y la calle y, sobre todo, las accesorias, locales de uso artesanal o comercial.

Aún cuando el éxito de estas operaciones se haya debido sin duda, como en tantos otros casos, a la colaboración del conjunto de actores urbanos, existen muchos otros cuyas características se deben exclusivamente a las consideraciones de sus artífices, de ahí que el término de proyecto urbano no pueda comprenderse si no se conoce a la persona que lo utiliza y el contexto en el que ésta actúa. Si se requirió casi un siglo para banalizar el significado de la palabra urbanismo, han bastado menos de veinte años para que ocurra lo propio con la expresión proyecto urbano.

³⁷ Desde los últimos años del siglo XIX se multiplicaron en Saint-Etienne las asociaciones clericales, y luego laicas, de jardines obreros. Pese a las expropiaciones con fines de urbanización, es ésta una tradición que se mantiene viva.

³⁸ A solicitud de Sonia Lombardo, se me encomendó en 1986 la impartición de varias conferencias y seminarios con el personal de Dirección de Monumentos Históricos a su cargo. Mi primera conferencia llevó por título: "La rehabilitación como alternativa a la restauración". En 1988, el INAH publicó, bajo la coordinación de Pedro Paz Arellano, un balance de su intervención con el significativo título *La rehabilitación de la vivienda: una alternativa para la conservación de los centros históricos*.

Del baldío industrial al baldío urbano

La historia reciente del proyecto urbano es inseparable de la de baldío industrial, primero porque se trata de dos ideas concebidas en los mismos medios (agencias de urbanismo y sociedades de economía mixta francesas) y en la misma época, es decir, al declinar la década de 1970; segundo, porque ha sido con el fin de reclasificar ciertos baldíos industriales que se llevaron a cabo algunos de los proyectos urbanos más originales y espectaculares. Puesto que con el término de baldío industrial se designa un área y un taller o fábrica que, luego de ser abandonados, entran en proceso de deterioro y destrucción, podría pensarse que este fenómeno no es nuevo en absoluto. En efecto, al menos desde el siglo XVIII, cada crisis económica ha dejado tras de sí su herencia de edificaciones industriales obsoletas. No hay más que recordar, como ejemplo célebre, la Saline de Arc-et-Senans, construida por Clude Nicolas Ledoux al final del Antiguo Régimen, y que, a raíz de la Revolución de 1789, tuvo que cerrar debido al fin del monopolio y a la caída del precio de la sal.

Pero fue necesario esperar hasta el final de la década de 1970 para que este tipo de edificación recibiera un nombre específico. Ello se debe a que se produjo una conjunción, hasta ahora inédita, de dos tipos de datos: para empezar, una inhabilitación brutal y sin precedentes de varios miles de edificios industriales en los países económicamente desarrollados; a continuación, la generalización de los documentos de urbanismo, en particular los planos de ocupación de terrenos, los cuales, al esforzarse en preservar las zonas de actividad en entornos urbanos, tornaban más difícil la reutilización inmediata para otros usos. Desde entonces, el paisaje de ciertas ciudades industriales se vio alterado por la presencia de edificios cuyo abandono parecía indicar un deterioro generalizado.

En un trabajo de investigación que inicié en 1978 y concluí en 1989³⁹, señalaba que, ante este nuevo desafío, los dirigentes políticos habían hecho evolucionar, en medida creciente, su reflexión y sus prácticas. En efecto, al principio, los municipios habían manifestado preocupación por la recuperación de los empleos perdidos, lo que a veces les llevó a comprar el baldío industrial por arrendar —incluso revender— más rápidamente los locales, ya fuera en bloque o en partes. Tal fue lo que hizo el ayuntamiento de Saint-Chamond (en el valle del Gier, cerca de Saint-Etienne) cuando la fábrica J.B. Martin, uno de los mayores exponentes de una industria textil a punto de desaparecer, suspendió sus actividades.

Sin embargo, al convertirse en propietarios de numerosas edificaciones industriales, los poderes públicos no tardaron en percatarse que muchas de ellas no satisfacían las necesidades del mercado. Esto obligó a realizar trabajos de remodelación,

³⁹ Los resultados de esta investigación se publicaron en diversos artículos y en dos obras colectivas: *L'usine dans le ville*, CIER-SR, Saint Etienne, 1982; *Mutations économiques et requalifications territoriales*, Programme Pluriannuel en Sciences Humaines, Rhône-Alpes, CNRS, Lyon, 1990.

aún cuando su único objetivo fuera el mejoramiento de los exteriores. En muchos casos, empero, se hizo necesario recurrir a la demolición, a hacer tabla rasa y a sembrar pasto. Esta última solución, que se denominó “preconversión a áreas verdes”, retomaba una experiencia desarrollada en Gran Bretaña desde los años sesenta para reconvertir las industrias pesadas de los *black countries*. Asimismo, en las cuencas mineras y siderúrgicas francesas (en Saint-Etienne, la Lorena o en la región norte), se procedió de igual suerte, aunque en un contexto económico que, desafortunadamente, no era tan favorable. Desde entonces, se generó tal desproporción entre la oferta (elevada) de los terrenos y la demanda (reducida), que se tuvieron que poner en reserva cientos, a veces miles, de hectáreas a fin de preservar, mediante el mejoramiento del paisaje, las oportunidades de renovación económica.

Aún cuando estos dos tipos de intervención no habían considerado el baldío industrial más que como un signo de deterioro que era necesario subsanar, también se hizo evidente que dicho baldío podía transformarse en una oportunidad interesante para reestructurar el espacio urbano. Fue entonces que la historia de la renovación de los baldíos industriales, considerados a veces baldíos urbanos por integrar allí otros terrenos o edificaciones igualmente abandonados, comenzó a confundirse con la historia del proyecto urbano. En todo caso, es con tales condiciones que se multiplican, desde el inicio de los años ochenta, algunas operaciones, entre las cuales podríamos destacar las del Valle del Gier, en la cuenca minera e industrial de Saint-Etienne. Por supuesto, ya fuera en Saint-Chamond, L’Horme o Rive-de-Gier, los dirigentes políticos, los promotores de vivienda social, los arquitectos y las asociaciones de habitantes colaboraron en la creación de proyectos de reestructuración urbana cuya originalidad consistió en considerar, por primera vez y de manera explícita, la dimensión económica.

Así, se hizo necesario reconocer que esta dimensión era inseparable de la imagen percibida, tanto más cuanto que el desarrollo de la arqueología industrial y la multiplicación de los ecomuseos, los cuales abordaré más adelante, habían modificado del todo los datos del problema. A medida que la idea de patrimonio se enriquecía, se revalorizaban a los ojos no sólo de los especialistas sino también de la opinión pública edificaciones industriales que, antaño, no se hubiera vacilado en destruir, habida cuenta de que algunos de ellos, como los Manufrance en Saint-Etienne, construidos al final del siglo pasado por León Lamazière, o la Grande Halle, edificada por Tony Garnier en Lyon a principios del siglo XX, han sido clasificados como monumentos históricos. Desde ese momento, todo baldío industrial que presente el beneficio de una arquitectura original, o al menos se le reconozca como tal, podrá convertirse en el tema de su propia reconversión. Al buscar funciones adecuadas para las arquitecturas así restauradas en su dignidad, los promotores públicos o privados se proponen llegar hasta el punto de invertir uno de los preceptos fundamentales de la arquitectura moderna: en lo sucesivo, será la forma la que determine la función. Trátase de una forma que no se vacilará en emplear, en muchos proyectos urbanos, como un triunfo y aún como piedra fundacional.

Por lo demás, esto permitirá superar una etapa suplementaria, como bien lo ilustra el caso Thiers, una pequeña ciudad del Macizo Central, la cual se destacó en el siglo XIX como una especie de capital francesa de la cuchillería. Para hacer frente a la crisis que implicó el cierre de numerosos talleres, particularmente en el llamado Valle Fabril (*Vallée des Usines*), las autoridades municipales decidieron, después de meses de reflexión colectiva, rehabilitar este último. Empero, el proyecto tenía como fin revalorizar no sólo los edificios, sino también la historia misma de un quehacer cuya dinámica debía renovarse. Asociar la creación artística con la producción industrial en un mismo proceso es uno de los temas de la identificación de los hombres con el espacio que habitan, el cual puede enriquecerse y renovarse.

Del monumento histórico al patrimonio

Según el *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*⁴⁰, el monumento histórico es un "artefacto que entraña un valor para la historia y, por extensión, para la historia del arte, en nombre de las cuales ha de brindarse al monumento una protección indisociable de su estatuto". La expresión parece remontarse a la Revolución Francesa, designa uno de los conceptos que, con el nombre previo de Antigüedad, el Renacimiento aportó a Europa antes de que ésta lo universalizara. Para que surgiese este concepto, se requería, en efecto, que el hombre tomara cierta distancia con respecto al mundo en el cual vivía y se situara en el tiempo en función de una historia, fenómeno que no parece haberse producido, al menos para la aristocracia y el mundo de las artes y las letras, sino hasta el fin de la Edad Media⁴¹.

Sin embargo, como ha demostrado François Choay en el caso de Francia, y Sonia Lombardo en el México⁴², si fue necesario esperar hasta el final del siglo XVIII y la primera mitad del siglo siguiente para que este concepto trascendiese las élites intelectuales y se convirtiera en un fenómeno de masas, ello se debió al desarrollo del concepto de Estado-nación. En efecto, al simbolizar la historia de un pueblo, el monumento histórico se presenta como el garante de su identidad, pues concretiza en cierta forma la unidad de una nación.

Como lo precisó Alois Riegl en los primeros años de este siglo, el monumento histórico resulta de la mirada selectiva del hombre sobre las construcciones antiguas, cuando el monumento es erigido como testimonio de una civilización⁴³. Fueron

⁴⁰ Choay, F. y Merlin, P.: *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, PUF, París, 1988.

⁴¹ Choay, F.: *L'allegorie du patrimoine*, Le Seuil, París, 1992.

⁴² Lombardo, Sonia: *La visión actual del patrimonio arquitectónico y urbano de 1521 a 1900*, informe mecanografiado de 110 páginas en poder del INAH, México, 1989.

⁴³ Riegl, Alois: *Le culte moderne des monuments*, Le Seuil, París, 1984. La versión original data de 1903.

los italianos y, posteriormente, los ingleses, quienes aplicaron por primera vez este concepto; pero a partir del siglo XIX tocó a los franceses, por iniciativa del gobierno y del parlamento, sistematizar las normas de clasificación y protección.

No es éste el lugar para exponer las condiciones ni los debates que han acompañado, durante casi un siglo y medio, la creación por Guizot del cargo de inspector de monumentos históricos en 1830, hasta la ley Malraux del 4 de agosto de 1962, la cual instituye los sectores salvaguardados y la implantación y evolución de los procedimientos administrativos. Baste con señalar que esto ha significado una extensión progresiva tanto del campo cronológico de los monumentos históricos clasificables como de su influencia espacial. Cuando la Comisión de Monumentos Históricos, fundada en 1837, se propuso como tarea prioritaria hacer un recuento de los edificios notables de la Antigüedad y de la Edad Media, el campo se extendió, en la década de 1960, a las obras más representativas del siglo XX. Por otra parte, tras haber clasificado y protegido los monumentos seleccionados, la inquietud se dirigió a las inmediaciones de éstos, antes de percatarse que el procedimiento podía aplicarse a la totalidad del conjunto urbano (barrio o ciudad), incluyendo las viviendas de arquitectura vernácula.

Ciertamente, los diversos conceptos en torno a la naturaleza de los monumentos históricos y la forma de protegerlos no han dejado nunca de oponerse; pero no es menos cierto que las décadas de 1960 y 1970 se caracterizaron por un importante viraje. Respecto a la evolución de la idea misma de cultura, existe el concepto de todo aquello que constituye la memoria de un pueblo en proceso de transformación. En realidad, los monumentos históricos han despertado, en medida creciente, el interés de las poblaciones, en un fenómeno que ha tenido repercusiones mundiales, aún cuando dicho interés no manifiesta el mismo grado de especificidad. Menos vinculado que antes a los requerimientos del Estado-nación, su valor puede adoptar una amplitud mundial a la vez que local, así como una dimensión económica determinante con la eclosión del turismo.

Pero lo más importante es que el monumento histórico no es más que uno entre los elementos que conforman la memoria humana. Un aspecto significativo de esta nueva relación que el hombre intenta establecer con el pasado es el surgimiento de la arqueología industrial. Se trata de una disciplina que, después de consolidarse a lo largo de los años sesenta en Inglaterra, alcanzó una rápida consagración en el ámbito del urbanismo de los años setenta. Numerosos historiadores —y no pocos aficionados— percibieron en esa disciplina una forma de justificar la valorización cultural de construcciones que datan de los siglos XIX y XX. Empero, en vez de contribuir a la extensión del campo cronológico de los monumentos históricos, la arqueología industrial hacía énfasis en un nuevo tipo de producto que destacaba la actividad económica y el testimonio que representa la historia de técnicas, principalmente en lo que concierne a la sociedad industrial.

Como una especie de prolongación natural de la doctrina histórica conocida como de los "Anales", pero en un período de mutación en el que las viejas regiones

industriales vieron desaparecer las actividades económicas que las estructuraban, Europa parece estar sometida a la acuciante necesidad de preservar la memoria de los procedimientos, técnicas y lugares en que se desarrollaron dichas actividades. Es así que, al lado de una arqueología industrial consolidada como disciplina en las universidades, se multiplican en barrios y ciudades, a iniciativa de aficionados y antropólogos militantes de una memoria popular, museos clasificados como eco-museos, los cuales presentan actividades artesanales o industriales desaparecidas o en vías de desaparición.

Fue en tal contexto que se impuso el concepto de patrimonio al redefinir, como demuestra Françoise Choay, “esta bella y antiquísima palabra que, en los orígenes, se vinculaba con las estructuras familiares, económicas y jurídicas de una sociedad estable, enraizada en el espacio y en el tiempo”⁴⁴. En realidad, algunos autores del siglo XIX la habían ya utilizado con un sentido muy cercano al que asignamos en la actualidad⁴⁵, pero no es menos cierto que fue en un mundo completamente diferente, “bajo el doble impulso de un historicismo cada vez más influyente y, sobre todo, de una toma de conciencia en torno a los peligros y riesgos engendrados por la industrialización, la urbanización y los inconvenientes que le son inherentes, (que) dicho término vino a designar la totalidad de los bienes heredados”⁴⁶, sean éstos de orden natural (patrimonio genético) o cultural (el paisaje rural, entre otros)⁴⁷.

Si consideramos el patrimonio relacionado con edificaciones, éstas comprenden, además de los monumentos históricos, el conjunto de las arquitecturas nacionales, las cuales dan su originalidad y su identidad al paisaje urbano o rural. En este sentido, y a más de un siglo de distancia, se retoman algunos de los conceptos de John Ruskin en torno a los excesos destructivos del urbanismo funcionalista.

En la esfera mundial, la Carta Internacional sobre conservación y restauración de monumentos y sitios (mejor conocida como Carta de Venecia), adoptada en 1964 por una asamblea de ICOMOS, marcó la consagración de una ideología emanada del Renacimiento europeo. Pero, al cabo de algunos años, en 1972, la Convención para la protección del patrimonio mundial cultural y natural, redactada por la UNESCO, vino a concretar la extensión de dicho concepto.

Esto se aprecia, en primer lugar, en la definición deliberadamente imprecisa que establece la UNESCO en todo el patrimonio cultural. Por ejemplo, “los grupos de

⁴⁴ *L'allégorie du patrimoine*, p. 9.

⁴⁵ Por ejemplo, Elisée Reclus, quien evoca en el volumen de la *Nouvelle Géographie Universelle* consagrado a Francia (1877), “el patrimonio común de la civilización y de las ideas (...)”.

⁴⁶ *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, pp. 471-472.

⁴⁷ La UNESCO inició en 1996 la publicación de una “Revista del Patrimonio Mundial”. En el primer número se incluyen artículos sobre la región de Angora en Camboya, el camino de Santiago, los siete pilares del misterio maya, las zonas húmedas, etcétera.

construcciones aisladas o reunidas que, por la razón de su arquitectura, su unidad o su grado de integración al paisaje, poseen un valor universal excepcional desde el punto de vista histórico, artístico o científico”⁴⁸, lo cual permite clasificar en una misma lista de patrimonios mundiales a los lugares de turismo cultural como Venecia y ciudades como Shibam, cuyas edificaciones de arquitectura vernácula dominan el valle del Hadramaut, en Yemen⁴⁹. Más aún, los miembros del ya citado Consejo Académico Iberoamericano (CAI), consideran, para evitar las jerarquizaciones que producen efectos perversos, todo territorio como patrimonio⁵⁰. Esta perspectiva, ciertamente más amplia y flexible, de las construcciones antiguas, así como de los procedimientos amenazados de desaparecer, ha entrañado no sólo una extensión del campo de las obras salvaguardadas, sino también una modificación de los procedimientos de intervención. En el caso francés, esto llevó a los urbanistas a distinguir tres formas de reestructuración merced a tres vocablos que, por lo demás, se utilizan a menudo como sinónimos: renovación, restauración y rehabilitación. Cada uno de éstos, institucionalizados por uno o más textos oficiales, corresponde en efecto a un momento particular de la historia urbana más reciente.

Mientras que, según los diccionarios comunes, renovación denota la acción de volver a un objeto o edificación a su estado original, la ley francesa del 31 de diciembre de 1958 altera el significado de esta palabra para establecer las condiciones bajo las cuales podrá demolerse en su totalidad un conjunto de manzanas antiguas para reemplazarlas por construcciones nuevas. Este significado se inserta en un contexto caracterizado por el triunfo de la arquitectura moderna y del urbanismo funcionalista, y por ello, la reglamentación permitió acelerar los procedimientos de expropiación, de desalojo de habitantes y de demolición de edificaciones a las cuales no se reconocía valor alguno. En 1970, la ley Vivien para la reabsorción de entornos insalubres y, sobre todo, los decretos de aplicación de 1971, llegaron más lejos todavía al proporcionar a los urbanizadores un instrumento aparentemente objetivo para medir el deterioro de las edificaciones. En realidad, muy pocos de quienes respondieron al cuestionario para calcular el grado de insalubridad de los inmuebles se percataron —la época no lo permitía— de la carga ideológica que contenía esta medida. En efecto, bastaba con que un edificio fuese irregular, con rincones o escaleras de madera, para que se emitiese una clasificación adversa.

Herencia de operaciones designadas bajo el Segundo Imperio con el nombre más exacto de regeneraciones (las más célebres son las de barón Haussmann, en París, aunque también se realizaron en varias ciudades de la provincia), la renovación, que la opinión pública dio en llamar “renovación *bulldozer*”, ha transformado pro-

⁴⁸ Conventions et Recommendations de l'UNESCO relatives a la protection du patrimoine culturel, UNESCO, París, 1993.

⁴⁹ Darles, Christian: *Shibam*, Mission for UNESCO and ICOMOS, 1985.

⁵⁰ Territorio y patrimonio es el tema de la IX Conferencia del CAI en Valladolid, España (julio de 1997).

fundamente, en todo caso, diversos barrios antiguos. Tanto más cuanto que numerosas ciudades de París a Saint-Etienne, pasando por Lyon, Burdeos o Montpellier, contribuyeron activamente a introducir centros de dirección, a semejanza de los *Central Business Districts* (CBD) estadounidenses: La Défense, Centre-Deux, La Part-Dieu, Mériadeuc o Le Polygone, conocido más tarde como Antigone. Como he señalado, fue particularmente en reacción a este tipo de operación que se redactó la Declaración de Bruselas y contra el cual se ha dirigido, desde la década de 1960, el movimiento urbano-popular.

El concepto de restauración puede considerarse como la antítesis de la renovación, pues, al asociarse estrechamente el concepto de monumento histórico, tiene por objetivo preservar las edificaciones antiguas. Desde el siglo XIX dio su nombre a una disciplina respecto de la cual Viollet le Duc llegó a decir que (...) "su cometido es restablecer condiciones que acaso nunca haya presentado el monumento histórico". Al menos desde la época en que se publicó el *Dictionnaire Historique d'Architecture*, de Quatremère de Quincy (1832), los excesos de la restauración han sido denunciados de manera constante; el propio Ruskin, en su *Seven Lamps of Architecture* (1849), percibe en sus procedimientos una de las peores formas de destrucción. Sin embargo, no por ello el concepto ha dejado de evolucionar, hasta el punto de atravesar por una especie de apogeo en los sectores protegidos por la aplicación de la ley Malraux de 1962. No se trata ya en este último caso de monumentos históricos aislados, sino de barrios enteros, como el Marais en París o Saint Jean en Lyon.

Aunque la instrumentalización de esta ley fue lenta y trabajosa⁵¹, su notoriedad no tardó en traspasar el territorio francés: numerosos países, como México con la ley Echevarría de 1972, se inspiraron en ella. En la medida en que el sector protegido logre preservar la trama urbana antigua y restaure sus edificios, se le considerará como una primera reacción contra el urbanismo funcionalista. En realidad, al igual que el monumento histórico aislado, el sector salvaguardado no era incompatible con la división por zonas, la cual constituye una de las características esenciales de este urbanismo. De ello tenemos un buen ejemplo, anterior a la erogación de las leyes Malraux o Echevarría, en el proyecto elaborado en 1958 bajo la regencia de Uruchurtu (conocido también como el Haussmann mexicano), quien propuso restaurar el centro histórico de la ciudad de México, o al menos la parte interior correspondiente a la traza original de Hernán Cortés, así como demoler las antiguas barriadas de Tepito y de las colonias de Guerrero, Morelos y Merced para reemplazarlas por altas torres y modernas contenciones⁵². Por lo demás, donde-

⁵¹ Al cabo de más de treinta años de aplicación de esta ley, no se han podido crear más de noventa sectores protegidos, cuando lo que se esperaba era asegurar 400 sectores en un período más corto.

⁵² Aunque se retomó en 1970, este proyecto nunca pudo concluirse. Cf. Tomas, F.: "Quartiers centraux et stratégies socio-spatiales à Mexico", en *Revue de Géographie de Lyon*, 1988, n.º 1, pp. 55-68.

quiera que se han iniciado las obras de restauración han provocado impugnaciones sociales tan complejas como las suscitadas por la renovación. Por otra parte, la creación de algunos sectores salvaguardados y limitados sirvió como pretexto para hacer creer que los demás barrios antiguos podrían servir como reservas para futuras renovaciones. Se comprenden así las manifestaciones de hostilidad por parte de las asociaciones de habitantes hacia proyectos de restauración.

Pero la situación comenzó realmente a cambiar cuando sobrevino la crisis económica, uno de cuyos signos se manifestó precisamente en el mercado inmobiliario. En Francia, la caída de la adquisición de viviendas en 1974-1975 no solamente aceleró la desvalorización del urbanismo funcionalista y de la arquitectura moderna popular, sino que orilló a los poderes públicos a reconsiderar una legislación ya caduca. Fue en este contexto de crisis que, en forma de simples circulares ministeriales, se propusieron nuevos procedimientos a fin de instituir, lo más rápidamente posible, el nuevo concepto de la rehabilitación.

Una vez más, tenemos un término antiguo cuyo significado ha sido distorsionado. Cuando se le usaba, sobre todo en la esfera legal, para denotar el acto de liberar a una persona de una inhabilitación, el gobierno francés decidió institucionalizarlo en 1976 para designar el recondicionamiento de un entorno deteriorado. Se empezó con las operaciones programadas de mejoramiento del entorno (OPAH, por sus siglas en francés) a fin de prolongar la vida de barrios antiguos sin valor especial, los mismos que no requerían un trabajo de renovación, para luego iniciar las operaciones llamadas de entorno y vida social (HVS) en los grandes conjuntos de viviendas sociales sujetas a procesos de deterioro acelerado.

A partir de 1984, en una nueva etapa marcada por la descentralización administrativa, se dio inicio a la rehabilitación mediante la creación de zonas de protección del patrimonio arquitectónico y urbano (ZPPAU), a las cuales se incorporaría ulteriormente (en 1992) la dimensión del paisaje (ZPPAUP). Entre los barrios antiguos de arquitectura vulgar y los sectores salvaguardados, se encuentran los conjuntos a los que se asigna un valor cultural sobresaliente, sin que ello implique una sujeción obligada a los procedimientos de restauración, al menos en lo que se refiere a los edificios sin clasificación específica. En suma, se trata de preservar la identidad de un paisaje con la flexibilidad que exige una vida social continua.

Lo que predomina aquí es el valor apreciado por los actores sociales, y ya sabemos cuán relativa y evolutiva puede ser esta percepción: relativa en la medida en que resulta raro que coincidan todos los grupos o personas interesados, y evolutiva porque las mentalidades cambian con el tiempo. Por lo demás, es esto lo que confiere variedad y riqueza a los proyectos urbanos, pues si es mayoría la que asigna prioridad a la rehabilitación —“reconstruir la ciudad sobre la ciudad” según una expresión acuñada de inmediato—, ello se debe a las diferentes interpretaciones que se hacen de una a otra ciudad, cuando no de uno a otro barrio.

De la naturaleza y de los paisajes

Si el concepto de paisaje para un diccionario como *Le Robert* es la “parte de un país que la naturaleza presenta al observador”, cabría pensar que la naturaleza y el paisaje son conceptos íntimamente ligados, cuando casi todo, a lo largo de la evolución semántica de ambos términos, parece haberlos convertido en antónimos. El paisaje es un concepto inventado por el Renacimiento, junto con el de Antigüedad, para designar el tipo de decoración que escogería la aristocracia en lo sucesivo para sus residencias.

Ciertamente, esta decoración se integraba a un medio natural transformado y seleccionado de acuerdo con la sensibilidad del momento. Es así que en *L'Astrée*⁵³, una de las primeras novelas de la literatura europea cuyos criterios de apreciación estética se impusieron en los salones hasta los primeros años del siglo XIX, Honoré d'Urfé no se interesa por nada que no sea la planicie de Forez, un terreno oval de 40 kilómetros por 20, enclavado en medio de las montañas. Por boca de la ninfa Galatée, quien confía sus secretos al héroe de la novela, Céladon, nos informa que “en esta región” existía “en tiempos remotos”, un lago del que no emergían más que algunos islotes, y que hubo que esperar hasta la conquista de las galias por Julio César para que se abriera la brecha por donde se precipitaron “grandes abismos de agua”. Fue entonces que los habitantes, entre ellos los antepasados del propio d'Urfé, los cuales “vivían en lo alto de las montañas”, pudieron descender a la planicie para construir allí sus moradas.

La novela describe detalladamente la aldea de Phocyon, en esta llanura, la cual corresponde en la realidad al castillo de la Bétie d'Urfé, transformado por el abuelo de Honoré, Claude d'Urfé, a su regreso de Italia en 1551. Así, esta residencia, a la que cabe considerar como la más alta entre los castillos de la región del Loire, reúne todas las características que los aristócratas del Renacimiento exigían para construir su ambiente de vida. En el castillo mismo se dio cabida a la naturaleza en la forma de una gruta de frescor enteramente artificial; igualmente, los accesos habían sido construidos con arriates confeccionados geoméricamente y antigüedades importantes de Italia. No fue sino en los límites, al borde del río —“el dulce y fluyente Lignon”— que el decorador renunciaba a su arte para dar lugar a paseos que culminaban en espesuras pseudonaturales. Más allá se extendía la campiña, los espacios abiertos de Montverdum, en la cual laboraban los campesinos.

Así pues, el ambiente de vida de los aristócratas se distinguía claramente, en su aspecto decorativo, del de los labriegos, pues aunque utilizaban elementos naturales, éstos no figuraban sino como simples materiales de una composición. Por lo demás, los cuadros de los paisajistas del siglo XVII nos indican que esta forma de

⁵³ De los cinco volúmenes que componen esta novela-río (1607-1627) se han hecho, desde entonces y hasta nuestros días, numerosas reediciones ya sea completas o condensadas.

composición destacaba sobre todo la arquitectura. En “El embarco en Ostia de Santa Paula Romana”, obra mayor encomendada por Felipe IV de España a Claude Lorraine y conservada en el museo del Prado de Madrid, es el estilo y la disposición de los edificios, por ejemplo, lo que presta valor a la iluminación. Afirmar que este paisaje debe su alma a la arquitectura sería insuficiente, pues ésta constituye la esencia misma del cuadro. Ciertamente, la naturaleza está presente allí en las aguas del puerto, en el follaje de algunos árboles y, sobre todo, en el cielo iluminado por los últimos resplandores del ocaso, pero constituyen en la misma medida que las columnatas, el contorno de las fachadas o de las torres, materiales con los cuales el pintor crea un ambiente, un cuadro de vida.

Evidentemente, los criterios que presidieron este decorado eran de orden estético, y evolucionaron en el tiempo de acuerdo con la moda y ciertos modelos de referencia. Se conoce la influencia del arte palatino italiano del siglo XVI, de Vaux-le-Vicomte o de Versalles en el XVII, de la pintura y hasta de la poesía emanada de la preceptiva de René-Louis de Girardin⁵⁴. Con el siglo XVIII intervino un proceso de valorización y estetización de la naturaleza que vino a modificar radicalmente la percepción del hombre occidental. Cuando, hasta entonces, la mayoría de escritores no habían percibido en montañas y mares más que espacios peligrosos y sin atractivo, surge la figura de Immanuel Kant —de quien se olvida frecuentemente que también fue profesor de geografía física— para enseñarnos que dichos espacios son los únicos capaces de despertar en nosotros el sentimiento de lo sublime⁵⁵. De manera más general, el filósofo admite que el artista puede crear una especie de segunda belleza, pero que la belleza primera no tiene otro origen que “la gran artista naturaleza”. Desde entonces, en virtud de que los artistas decidieron inspirarse en lo que lo natural podía ofrecer, parecía que ambos conceptos se desarrollarían al parejo, cuando la realidad es que cada uno conoció procesos evolutivos diferentes.

En un ensayo publicado en 1994 por la *Revue de Géographie de Lyon*⁵⁶, intenté analizar, como tantos otros estudiosos desde hace 25 años⁵⁷, la evolución del concepto de paisaje. Me limitaré a mencionar tres aspectos.

- a) Para empezar, su democratización progresiva. Desde fines del siglo XIX, en efecto, el paisaje se convierte, según feliz expresión de Paul Vidal de La Blache en “una medalla labrada con la efigie del pueblo”. Esto significa que, contrariamente a sus orígenes, el concepto deja de ser segregativo y comienza a abarcar el conjunto de la región o, mejor dicho, de las regiones. En su diversidad,

⁵⁴ De Girardin, R.L.: *De la composition des paysages*, reed. Por Champ Vallon, Seyssel, 1979.

⁵⁵ Kant, I.: *Kritik der Urteilskraft*, 1970; edición francesa por Vrin en 1968 titulada *Critique de la façon de juger* (en español, *Crítica del juicio*).

⁵⁶ Tomas, F.: “Du paysage aux paysages, pour une autre approche paysagère”, *Rev. de Géographie de Lyon*, 1994, n.º 4, pp. 277-286.

⁵⁷ Trátase de un tema de moda desde 1970. Consúltense las referencias en el artículo mencionado.

los paisajes expresan la actividad humana y, al igual que los monumentos históricos, se proponen simbolizar la nación, la patria. Por ello, no debe sorprendernos que las imágenes más expresivas se encuentren en la obra de poetas como Charles Péguy, en Francia, o Antonio Machado, en España.

- b) Después de la Primera Guerra Mundial, geógrafos e historiadores, siguiendo a menudo los lineamientos de la llamada escuela de los "Anales", quisieron, por su parte, convertir el paisaje en el objeto de un análisis científico del todo ajeno a ideologías patrióticas. Los resultados de sus trabajos fueron notables en lo relativo a los paisajes rurales, con respecto a los cuales se postuló, desde los años cincuenta, una metodología rigurosa⁵⁸.
- c) Aunque el concepto de paisaje era detentado en sus orígenes por las clases dominantes de algunos países europeos, lo cual explica que la palabra figurara sólo en las lenguas en que se expresaban (en francés, por ejemplo, pero en ninguno de los dialectos que constituían el habla del pueblo), su mundialización vino a propiciar la búsqueda de términos más o menos aproximados en las lenguas habladas de otros continentes⁵⁹. Por añadidura, como señalé anteriormente, el paisaje se ha convertido, al igual que el monumento histórico, en un concepto universal que desde entonces forma parte de lo que la UNESCO considera nuestro patrimonio cultural.

Aún así, la década de 1970 habría de marcar un momento decisivo en la medida en que la opinión pública de diversos países tomó conciencia de que los paisajes con los que se les enseñó a identificarse habían sido destruidos por intervenciones humanas irracionales. Se culpó de ello a la industrialización y a la modernización, así como al urbanismo funcionalista y a la arquitectura moderna. Por ello, la preservación de los paisajes heredados se convirtió en una de las principales preocupaciones de los proyectos urbanos que se pusieron en práctica a lo largo de los dos últimos decenios. Sin embargo, se trataba en estos casos de paisajes que resultaban, como señalé anteriormente con respecto a la rehabilitación, de un proceso social en constante movimiento. El caso del barrio de La Croix-Rousse, en Lyon, representa un buen ejemplo de dicho proceso. Construido en su mayor parte en los primeros años del siglo XIX por artesanos textiles de la seda (los llamados *canuts*) sobre una colina que domina el centro de la ciudad, el entorno de ese barrio se caracteriza por la altura y la densidad de los inmuebles, los cuales reúnen talleres y viviendas, así como por la disociación entre las calles y unos pasajes (conocidos como *traboules*) con elementos como escaleras peatonales. Desde el principio, fue éste un barrio popular y continuó como tal tras la desaparición del centro textil,

⁵⁸ Cf., por ejemplo, el manual de André Meynier, *Les paysages agraires*, A Colin, París, 1958.

⁵⁹ En *Médiance: de milieux en paysages* (Reclus, Montpellier, 1990), Augustin Berque presenta a China y Japón como los primeros países que desarrollaron el concepto de paisaje. En realidad, no existen palabras en chino o japonés que correspondan con exactitud al concepto de paisaje, y las expresiones que se le acercan poseen significados muy diferentes del sentido que tenían en Europa hasta el siglo XVIII.

aún cuando los edificios carecieran casi por completo de mantenimiento. Las autoridades municipales comenzaron a manifestar preocupación por su grado de deterioro hasta fines de la década de 1960, cuando encomendó a una sociedad de economía mixta de urbanización, la SERL, una operación de renovación que se malogró debido a la oposición de los habitantes y, luego, por la crisis económica. Entonces, se decidió iniciar una operación programada de mejoramiento del entorno (OPAH, por sus siglas en francés), en la cual se descubrió que este tipo de inmueble no sólo permitía la residencia de familias modestas cerca del centro de la ciudad, sino que también contribuía, por su originalidad, a la riqueza del patrimonio arquitectónico de Lyon. Lo que antaño se hubiera considerado como un amasijo de tugurios⁶⁰ se convertía, por virtud de la evolución de las mentalidades y del diálogo social, en un paisaje urbano único y digno de preservarse, al punto de que ese barrio posee en la actualidad una de las zonas de protección del patrimonio arquitectónico, urbano y del paisaje (ZPPAUP) más destacadas de la región Rhône-Alpes. Es verdad que fue necesario, para poder mantener a las familias pobres o simplemente modestas en los edificios rehabilitados, ingeniar nuevas formas de financiamiento⁶¹; dichos financiamientos, empero, fueron dictados por la necesidad de adaptación a una situación económica y social que había sido modificada desde sus raíces.

Así pues, aún cuando el concepto de paisaje no ha dejado de evolucionar con el tiempo, su significado ha destacado casi siempre el aspecto cultural. Algunos naturalistas intentaron, durante las décadas de 1960 y 1970, crear una ciencia del paisaje cuyo objeto se habría visto reducido a la naturaleza y sus ecosistemas; tales esfuerzos, sin embargo, resultaron infructuosos, ya que la concepción y el enfoque que tenemos en torno a la naturaleza es igualmente variable. Siempre de acuerdo con un diccionario como *Le Robert*, la naturaleza debería definirse como “todo aquello que existe sin la intervención del hombre”. Esta definición comprende, en suma, el aire, el agua, las piedras, la vida vegetal y animal. El problema es que, al cabo de milenios, el hombre no ha podido renunciar a la voluntad de dominar, transformar y domesticar a esta naturaleza. Hasta fines del siglo XVIII esa domesticación se mantuvo en ciertos límites ya que la población mundial prosperaba lentamente y las tecnologías todavía no eran muy eficientes. Pero con la revolución industrial y la explosión demográfica, la relación del hombre con la naturaleza cambió del todo. A un extremo tal que, en el interior de la *oekoumene* (el orbe), no existe elemento natural que no deba su estado, su forma o emplazamiento a la acción del hombre. Es así como lo que le tenía que dar seguridad a la sociedad se transformó en pesadilla.

⁶⁰ Tal era el punto de vista que tenía en 1976 un funcionario de la SERL que me acompañó a visitar el barrio de La Croix-Rousse.

⁶¹ El financiamiento de las viviendas sociales fue renovado por la ley Barrot de 1977, la cual introdujo la noción de ayuda personalizada para la vivienda (APL, por sus siglas en francés), en particular en los inmuebles rehabilitados, ya fueran de propiedad pública o privada.

Como en el caso del paisaje, en el transcurso de los dos o tres últimos decenios, los habitantes y sus representantes de todas las escalas, desde la comuna hasta el planeta, comenzaron a manifestar preocupación por una naturaleza de la que era preciso reconocer que se formaba parte activa. En Francia, tras diversas iniciativas planteadas a lo largo de los años setenta, el Parlamento erigió en 1976 una ley "consagrada a la protección de la naturaleza", la cual permite multiplicar los decretos de preservación de especies en peligro de extinción, así como de bioespacios en proceso de deterioro. En efecto, a diferencia del hombre del Renacimiento, el hombre posmoderno, neomoderno e incluso sobremoderno no se considera ya como un actor ante una naturaleza-objeto a la cual puede observar y transformar a placer. Hoy, el hombre se reconoce como parte integral del cosmos, actualizando de esta forma los principios de algunos filósofos orientales (y al mismo tiempo, sus conceptos en torno al paisaje). Es este nuevo contexto ideológico lo que justifica la aparición y el fulgurante éxito no solamente del concepto de patrimonio sino también del medio ambiente.

De la ecología al medio ambiente

Con la palabra ecología, nos encontramos frente a un neologismo que parece haber sido propuesto por vez primera en 1866 por el filósofo alemán Ernst Heinrich Haeckel para designar el estudio de la vida en sus relaciones con el medio en el cual se desarrolla. El mundo científico acababa de atravesar una revolución producida por la publicación, en 1859, de *El origen de las especies*, obra en la que Charles Darwin presentaba su teoría de la selección natural, y relegaba a la futilidad el trabajo de inventariado y clasificación de plantas y animales que hasta entonces realizaban los fisiólogos. Casi en la misma época, el médico francés Louis Adolphe Bertillon sometió a la consideración de la comunidad científica el término de mesología⁶² para expresar la misma preocupación, aunque de manera infructuosa. Aparte del uso que hicieran los sociólogos de la Escuela de Chicago de la expresión "ecología urbana", según George Simmel, la palabra ecología se impuso sin que conociera una evolución semántica ulterior durante casi un siglo. Sin embargo, a partir de la década de 1960, se le comenzó a utilizar en varios países de Europa occidental para designar un movimiento de protección a la naturaleza, el mismo que dio lugar a la formación de partidos políticos, primero en Alemania y después en Francia. Desde entonces, al hablar de ecologista, no se hacía ya referencia a un científico, para quien el recurso al ecólogo parecía un paliativo mediocre, sino a un militante. Las asociaciones de ecologistas se multiplicaron por todos lados durante la década de 1970, al mismo ritmo que las asociaciones de barrios, y no fue raro que ambas formaran frentes comunes, tanto más cuanto que, en los países occidentales, los dos movimientos responsabilizaban de la degradación de los ecosistemas a la avaricia y la especulación inherentes al sistema capitalista.

⁶² Cf. Augustin Berque, *op. cit.*

Estos son, incluso en 1973, los dos significados que presenta la *Encyclopedia Universalis* en el artículo de François Loyer⁶³. Sin embargo, algunos años después surgió una nueva acepción que estuvo a punto de imponerse. Cuando en 1970, el Presidente de la República francesa, Georges Pompidou, pronuncia en Nueva York un discurso sobre políticas medio ambientales mundiales —el cual resultó en la creación, al año siguiente, de un ministerio especializado en cuestiones medio ambientales—, era la protección de la naturaleza y la lucha contra las diversas formas de contaminación producidas por la actividad humana lo que constituía la principal preocupación de los gobiernos. Lo mismo aconteció en 1972, año en que el club de Roma difunde su célebre Informe, con la primera Conferencia sobre el medio ambiente convocada en Estocolmo por las Naciones Unidas. Es con ocasión de dicha conferencia que se divulga la idea del ecodesarrollo, en la cual habrían de inspirarse arquitectos y urbanistas. En realidad, la década de 1970 se caracterizó, a nivel mundial, por la institucionalización del concepto de medio ambiente; en Francia, particularmente, se creó en 1978 el Ministerio del Medio Ambiente y del Marco de Vida que absorbió de manera provisional las atribuciones de los antiguos ministerios de obras públicas y de la construcción.

No obstante, es quizá en el terreno científico donde se dejaron sentir las consecuencias más decisivas debido a que geógrafos y biólogos se unieron para hacer del medio ambiente una disciplina aparte, a medio camino entre las ciencias naturales y las ciencias humanas. Este nueva disciplina supo ganarse rápidamente el reconocimiento general a través de sus contingentes de licenciados, maestros y doctores, así como por apropiarse del sistemismo como método general de reflexión y de la teledetección y los sistemas de información geográfica (SIG) como instrumentos de trabajo.

A lo largo de las décadas de 1980 y 1990, este movimiento logró confirmarse al absorber a los defensores de la “ciencia del paisaje” y al explotar la idea de desarrollo sustentable ratificada por la cumbre de Río de Janeiro en 1992. El éxito fue tal⁶⁴, que sirvió para convencer a los medio ambientalistas de que ellos se erigirían en lo sucesivo como los nuevos especialistas de la urbanización, y de ello en cualquier escala geográfica.

En la esfera mundial, tenemos un buen ejemplo de lo anterior con el Worldwatch Institute, fundado en Washington en 1974 por Lester R. Brown, con financiamiento

⁶³ Artículo “Environnement” (“Medio Ambiente”), *Encyclopedia Universalis*, v. 6, 1973, pp. 311-313.

⁶⁴ En la propia Francia existe una publicación mensual llamada *L'Environnement Magazine* que existe desde 1845. Significativamente, se trata en realidad del nombre reciente (1990) de los antiguos *Annales des Chemins Vicinaux*, convertidos en 1923 en *Les Annales de la Voirie vicinale, rurale et urbaine* y, en 1980, en los *Annales de la Voirie et de l'Environnement*. Es pues una revista de ingenieros y cuando conocemos el denuedo con el que los ecologistas (*écologes*) habrían de luchar contra los “asfaltadores” (*goudronneurs*), no podemos menos que asombrarnos, por decir lo menos, de esta confusión entre la construcción de carreteras y la protección del medio ambiente.

de la Fundación Rockefeller. Se parte del dato de que los recursos del planeta atraviesan por un proceso de agotamiento y que las formas actuales de desarrollo económico generan perjuicios, algunos de los cuales trascienden las fronteras nacionales (efecto invernadero, perforación de la capa de ozono, síndrome de Chernobyl, etcétera), Lester Brown no duda en percibir allí las causas de un “estrés ecológico” causante de conflictos como los que se produjeron recientemente “en Somalia, Haití o Ruanda”⁶⁵. Apoyándose en una sólida red de relaciones en los mundos económico y político (en particular entre los participantes del Foro Económico Mundial de Davos), además de contar con poderosos enclaves en el mundo de la información que difunde el contenido de sus investigaciones⁶⁶, Brown se esfuerza por influir en las decisiones de los gobiernos y de las organizaciones internacionales a fin de promover modos de vida y un sistema económico que, aun junto con quienes no comparten siempre su visión del mundo, califica de “sustentable”.

En relación con las naciones, señalaré como de particular significación el ingreso del factor medio ambiental en los dominios de la arquitectura y el urbanismo. Así, en Francia, donde los derechos medio ambientales podrían tornarse tan prolíficos como los del urbanismo, el gobierno publicó en 1993 un informe titulado *Livre vert de l'écologie urbaine dans la construction et l'habitat*. En ese texto, su autor, Dominique Bidou, presenta a la ciudad como “un sistema con sus reservas, sus flujos, sus actores, sus fuerzas y sus equilibrios”, y a la ecología urbana como “la historia de este sistema, el análisis de las relaciones entre sus actores, sus funciones, la evaluación de sus posturas más significativas, en suma, las “reglas del juego” que presiden el funcionamiento de la ciudad”⁶⁷.

De acuerdo con estos principios, varias ciudades francesas comenzaron a encomendar a oficinas especializadas estudios de cartas municipales del medio ambiente, las cuales se presentan como una especie de reflexión previa a la elaboración de esquemas rectores. Bajo la denominación de medio ambiente se encuentra, en efecto, la planificación global que preconizan estas cartas. En realidad, se actúa como si el medio ambientalismo fuera la nueva ciencia esperada para colmar el vacío heredado hace veinte años por el urbanismo funcionalista. No obstante, este enfoque del ordenamiento urbano puede resultar muy útil si se sabe relativizarlo, es decir asignarle el lugar que le corresponde entre otros enfoques. Es posible obtener beneficios si, como en el caso de Castres⁶⁸, se consulta la opinión de los acto-

⁶⁵ Entrevista concedida al diario francés *Le Monde*, 27 de febrero de 1996.

⁶⁶ Cada año el Worldwatch Institute publica un *State of the World* que se traduce a 27 lenguas.

⁶⁷ Bidou, D.: *Livre vert l'écologie urbaine dans la construction et l'habitat*. La expresión ecología urbana nada tiene que ver aquí con la Escuela de Chicago, sino con la calidad del entorno urbano (agua, aire, desechos, etcétera).

⁶⁸ Castres constituye, junto con Mazamet, un conjunto urbano e industrial de más de 50.000 habitantes a lo largo del río Agout. La Carta fue elaborada por tres oficinas de estudios especializados: Urbanismo y Acústica (St. Geniès), ECTARE (St. Jean) y ECEP (Montgiscard) en 1995.

res sociales respecto de ciertos temas específicos (el agua, las escuelas de la actividad industrial, los desperdicios, la protección de los espacios rurales y naturales), para luego integrarlas en una estrategia global. Otros, como Rafael López Rangel, proponen integrar la dimensión medio ambiental, en la misma medida que las preocupaciones sociales o culturales, a la ejecución de los proyectos urbanos a fin de propiciar una urbanización verdaderamente sustentable⁶⁹.

Consideraciones finales

Desafortunadamente, esta forma de reflexión y práctica sigue siendo excepcional, y no se avizora, por lo menos en el corto plazo, la posibilidad de oponer las convicciones de los ambientalistas a las certezas de los urbanistas funcionalistas de los años sesenta. Por fortuna, la posición de aquellos no es tan exclusiva como la de éstos. Por numerosos que sean los actores sociales que reconocen la pertinencia de sus preocupaciones, no por ello están dispuestos a cambiar una pseudociencia de la urbanización por otra.

Las razones son varias. Para empezar, aún cuando el sistemismo (al igual, por lo demás, que la dialéctica o la fenomenología) y los sistemas de información geográfica puedan resultar útiles, nunca podrán ocupar el lugar de las enseñanzas que deja el diálogo o los conflictos sociales. Segundo, porque las percepciones de los actores son de índole eminentemente cultural, y la cultura nunca cesa de cambiar. Quizá nuestra época no tenga por fuerza que ser más contrastante y paradójica que otras; la diferencia es que los habitantes, al menos en lo que respecta a las ciudades, manifiestan hoy por hoy una mayor conciencia en relación con esos contrastes y paradojas. Lejos de ocultar o reducir sus efectos, la finalidad de ciertos proyectos urbanos es precisamente ilustrar dichos efectos, lo cual no excluye en absoluto las tentativas de conciliación de intereses siempre que ello sea posible. En todo caso, es necesario tomar decisiones, y éstas no pueden ser sino políticas.

En verdad, la mundialización de conceptos con ocasión de grandes conferencias internacionales o a través de organismos como las Naciones Unidas o la UNESCO, se ha visto favorecida por las nuevas redes de información; sin embargo, la voluntad de los actores locales por afirmar su personalidad y poderse identificar con un medio específico, es decir único, no ha hecho sino exacerbarse. De esta complejidad da cuenta un vocabulario más inestable que nunca, con significados que varían no sólo de uno a otro período, sino de uno a otro autor. En vez de considerar este fenómeno como una fuente de confusión, cabría interpretar esta nueva situación como una especie de toma de conciencia de que la verdad no sale solo por la boca de quienes detentan el saber y el poder. En medida creciente, los actores

⁶⁹ Rafael López Rangel sustentará próximamente, en la Universidad Autónoma Metropolitana de México (Unidad Azcapotzalco), una tesis de doctorado sobre "Proyecto urbano y desarrollo sustentable".

sociales desean comprender y ser escuchados. La inestabilidad que resulta de esto, al igual que la aparición de tantos conceptos nuevos y la transformación de otros más antiguos, expresan, de manera insoslayable, la forma en que nos aproximamos, al cabo de tres décadas, a una nueva cultura del ordenamiento del espacio, especialmente en las ciudades.



THE RISE OF TOWN CENTRE MANAGEMENT: THE BRITISH EXPERIENCE⁺

Ivor Samuels*

The Flight from the Centre

After at least four decades of decentralization the UK is beginning to enter a phase of refocusing attention on the existing urban fabric with debate, for example, about how much housing can be accommodated by the intensification of existing urban areas and the publication of the Urban Task Force report of 1999 which seeks nothing less than an "Urban Renaissance" —the title of this document. One manifestation of this concern is the attention now being given to the centres of our towns and cities.

At the beginning of a recent study of streets as living space the authors start by asking the question "Are the British reinventing their cities and at last becoming truly European with a sociable street life and a cafe culture?" (Haas-Klau et al 1999 p. 9). They go on to argue that because of an English anti urban bias there were "few barriers in adopting the planning and transport concepts from the United States" (Haas- Klau et al., 1999 p. 9). But we cannot explain the phenomenon of town centre decline by a discussion of transport policies alone. We have also to examine both the evolution of retailing in the UK and the way public services have been rationalised in the search for economic efficiency and economies of scale.

Retailing in the UK has become increasingly dominated by a limited number of supermarket chains. This is to a greater extent than in any other European country with the exception of Switzerland. In the 1980s these chains expanded their out of

⁺ Texto presentado en el Curso de Doctorado: Ciudad, Territorio y Patrimonio, Universidad Iberoamericana, Golfo Centro, Puebla, México.

* Oxford Brookes University, Reino Unido.

town operations based on cheap sites with easy access for cars and plenty of free parking. Initially this was at the expense of the traditional food shops —it is now impossible to find a small independent butchers shop or greengrocer. This is not only because the supermarkets have undercut the small retailer but also because, with the deregulation of opening hours, they are now able to open seven days a week 24 hours a day. It is very difficult for a small family business to compete with these sort of hours. Furthermore, because these supermarkets buy directly from producers they have cut out the wholesalers who are going out of business thus creating another obstacle to the survival of the small independent retailer.

While the rise of the supermarket chains has had an impact on all retailing it was the dramatic impact of the regional shopping centres, constructed adjacent to the national motorways, on the centres of the towns and cities in their catchment areas that triggered off a major policy reaction. Among the most notable of these centres were Meadowhall near Sheffield, Merry Hill near Dudley in the Midlands and Metrocentre in Gateshead in the north east.

The regional shopping centres represent the second wave of retail decentralisation after the first wave of food superstores and retail parks. The third wave, also imported from the US, is the factory outlet or shopping village. These group together relatively small units which sell fashion and durable goods at discount prices. At least fifteen of more than 5,000 square meters are now operating. A study of the forecast impact of one of these on the town centre of Weston-super-Mare (in the south west of England) suggested that it would lose 31% of its clothing and footwear sales and 15% of its durable goods sales (ATCM, 1999).

The reaction against these developments took a number of forms. First a vigorous critique has arisen of the practices of the super market chains. While this topic is not the central focus of this article it is of relevance to our theme. Starting from an academic critique "Raven and Lang" (1995) demonstrated how the cheap prices of supermarket goods depend on the external costs of traffic congestion, accidents and pollution being charged to the community and not appearing on the supermarket balance sheets. Within the last year the attack on the practices of the supermarket chains has moved into the political arena as whole issue of supermarket overcharging has been submitted by the Government to the Office of Fair Trading for investigation.

At the same time as shopping has been decentralised so public facilities such as education and health have been amalgamated into fewer but bigger units which have often needed larger sites only to be found away from town centres. This has had a major impact on smaller towns in particular. These have lost their function as providers of legal and financial services resulting in increased local unemployment, redundant buildings and clients obliged to travel long distances. Of course there is also a resulting increase in traffic and congestion. Nearly a decade ago Hillman (1991) pointed out how few children walk to school in England compared with Germany.

This process has also resulted in a reduction of the quality of service provided. The issue has reached a climax within the last month through the widely reported case of a farmer convicted of murdering a burglar which brought to popular attention the way that a deterioration of rural police services has occurred as local stations are closed down in the interests of saving costs. As this article is being written Barclays, one of the largest British banks is receiving wide criticism for its recently announced intention of closing 171 of its branches in smaller towns (Financial Times, 29 April 1999 p. 6).

To sum up, traditional patterns of trade and culture have been systematically eroded as investment and activity has moved either to out of centre locations (the commercial centre) or into the home (television, video games and teleshopping).

By the mid 1990s even the previous, market led, Tory government was becoming concerned to the extent of issuing the seminal Planning Policy Guidance Note 6 (PPG6) in 1993. This favoured concentrated development for environmental reasons and sought to control the spread of out of town shopping centres. The House of Commons Environment Committee on "Shopping Centres and their Future" noted in 1994 that it was too late and the revised guidance was like "closing stable and garage doors after horse and Volvos had long since bolted" (House of Commons Environment Cttee. Vol. 1 para. 5).

PPG 6 proposes a "sequential test" where it has to be demonstrated on the part of the applicant that no alternative sites exist in or adjacent to a town centre before permission is granted for any new retail development on a peripheral or greenfield site. The policy is beginning to restrict out of town development. The ACTM reports that 80% of applications from such developments are being turned down and in some important cases retail parks are being turned down because it was considered that they would undermine the vitality and viability of existing centres (ACTM, 1999).

The policy guidance was followed a year later by the publication of a document with the title of "Vital and Viable Town Centres" (DOE 1994). This suggests that "one possible scenario is for British towns to follow the North American example, where retailing is no longer concentrated in town centres, and as a result many have contracted and gone "down market". Another scenario is to become more like continental towns, where a high density of population, good public transport and attractive streets keep the centres strong and popular" (DOE, 1994 p. vii).

Town centre management

Another practical result of the policies initiated by PPG6, which notes the importance of the activity, has been the rise of Town Centre Management (TCM). It is even beginning to emerge as a separate profession with its own University based training programmes. The institution set up to promote the activity and the interests of its members is the Association of Town Centre Management (ATCM).

This now has over one hundred and fifty town centre managers (in 1986 there were only six schemes in operation) as members in addition to many private and public sector bodies and professional firms.

The term TCM first seems to have been used in 1980 by a manager of the Marks and Spencer retail chain (Wells, 1991). As a practice it originated in the US where the forces of decentralization and peripheral urban development have made the no-go zones of town centres into a major political concern.

TCM, which uniquely brings together a range of public and private sector interests, seeks to apply the experience of privately owned and privately managed shopping centres to those town centres whose very existence is being threatened by the same shopping centres. The attempt to revive the US Downtown has a long pedigree with firmly established organizations such as the International Downtowns Association and Main Street seeking to reverse the much more serious decline of the North American city and town centre.

TCM involves the development, management and promotion of the towns centre. Development includes the making of environmental, access and facility improvements and attracting investment. Management ensures that the day to day running of the town centre is efficient while promotion and marketing fosters a positive image which is projected through publicity, events and customer care. If it is to be successful TCM is therefore an on-going activity and not a one off project.

US practice has defined the successful town centre as having three outcomes for success in being:

- a liveable place filled with;
- a diversity of people and;
- offering a variety of dynamic activities.

A liveable place needs a secure, clean, inviting and accessible environment and much activity has been focused on these aspects. At the most humble they involve special arrangements for cleaning the streets but at the most complex they can involve issues of how car parking can be managed in relation public transport so that the centre can compete with other locations with respect to access.

A diversity of people implies a centre that is operating for most of the 24 hours for workers, visitors and residents of all ages and from different ethnic groups. It will manage a diversity of activities so that they benefit from proximity rather than suffer from it. In the current drive to rectify the negative effects of zoning it is easy to forget that conflicts can arise from an uncontrolled mix of uses.

Dynamic activities are traditionally measured by rates of vacancy and property and land values or by more sophisticated measures such as retail sales per square metre of shops. But these private sector activities can be supplemented by taking in to account those in the public sector such as number of students in a location and the types of visitor the town centre is attracting.

There are three questions that all the stakeholders in town centre need to respond to :

- What is it that we want to become?;
- How do we get there?;
- How do we measure our success?.

In the US the Main Street approach seeks to answer these questions through four interconnected fields of activity; design, organization, promotion and economic restructuring.

Design involves improving the area's image by improving its physical appearance. This includes buildings, street lighting, window displays, signs, promotional material—all those elements which convey a visual message about the town centre and what it has to offer.

Organization implies building consensus and co-operation among the many stakeholders who have an interest in the economic viability of the town centre. These range from banks, property owners, local government departments and shopkeepers to residents, shoppers, street vendors and the local media. For example the shops in Business Improvement Districts (see below) have to accept legal agreements to keep open for certain hours and keep their windows illuminated until a given time at night.

Promotion means marketing the unique qualities of the centre to shoppers, investors, new businesses, potential residents and tourists through special events and advertising.

Economic restructuring follows a "health check" of the local economy and builds on the existing base. It will both help businesses expand and become more competitive and diversify the economic base by attracting new investment to improve the mix of activities.

In the UK the response to town centre problems by the Department of the Environment has been expressed in *Vital and Viable Town Centres*". It emphasizes that any strategy has to be based on a Health check of the centre in question. This would consider the range, quality and quantity of retail and service businesses compared with nearby competing centres. Quantitative indicators to demonstrate the dynamics of such factors as vacancy levels, pedestrian flows, rents, car parking spaces and investment levels will enable progress to be measured, as explained below.

It is suggested that proposals should be articulated around three strategy areas:— attractions, accessibility and amenity. The aim is to create a mix of attractions that is sufficiently diverse and of an adequate critical mass to bring users to the centre. It will include all those activities which are considered to be desirable in a town centre; housing (including student accommodation), retailing, services (including government and education), the arts and entertainment and a variety of business

space. The importance of all aspects of culture, including popular culture, to local economies has been widely recognised by former industrial cities like Birmingham or Wigan which are seeking to exploit their heritage and reinvent themselves as tourist and leisure venues.

There is an implication that all possible town centre uses are mutually compatible but, while it is considered desirable to reject rigid concepts of zoning in order to achieve a mix of uses, conflicts can occur. A common problem is that night clubs and even restaurants keep late opening hours which can conflict with the interests of local residents. There are limits to mixity and decisions of a political nature have to be taken in resolving this type of conflict.

People and goods have to reach this attractive centre so different types of mobility and their linkages have to be considered. Once again conflictual situations can arise. For example it is common for the retail partners in a TCM scheme to press for levels of car parking and an ease of access for car borne shoppers that conflicts with a concern for the quality of the street life and levels of pollution. Such a solution obtains now in Oxford where car parking in the centre has recently been reduced to the wrath of retail interests in the city. It should be noted that the privatisation of bus and rail transport in the UK has made it difficult to co-ordinate the provision of an effective public service by different modes of travel.

Questions of amenity affect the identity of a place and the security of its users. The quality of the public spaces with their furnishings and finishes are obviously of primary importance but the impact of private buildings and spaces on the public realm will also need to be considered. Over the past decade important steps have been taken to improve security with the introduction of surveillance by Closed Circuit Television (CCTV).

In a detailed study made in 1994 (Tunstall) found that half local authorities already used this technology which was attractive because it has saved policing costs while reducing crime rates in those areas where it has been introduced. It seems inevitable that its use will spread to all town centres yet it is not without problems. In particular issues of access to the recordings, which are often made by private security firms employed by the local authority, raise questions of civil liberty and accountability which, again, require decisions of a political nature.

It is the linking of the specific programmes, policies and actions in each of these areas by the different actors in the public, private and voluntary sectors which deal with these separate issues which will generate an integrated action for the town centre.

The Funding and Implementation of TCM

The ATCM suggests a number of models for implementing a programme. In general the initiative for setting up a TCM programme will first come from a local aut-

hority which recognises that there are a number of economic and environmental problems that need to be resolved in the context of an integrated project. This recognition is often as the result of pressure from shop owners and other business people in the town whose turnover has declined or is being threatened by out of town shopping. It is usually the local authority which establishes a representative group of all the town centre stakeholders. This then decides priorities, delegates responsibility for the carrying forward of the work through identifying issues to be addressed, sources of funding and the appointment of a manager.

The way large private sector retail interests have funded some of this activity has already been noted. However this type of funding is erratic and depends on the particular interests of the funders rather than the specific needs of the town centre. The sort of long term programme that a Town Centre Strategy requires cannot be built on this type of financial base. On the other hand local authority spending has been continually reduced as the present Labour Government continues the policies of its Tory predecessor so that there is not likely to be extra public funding for this type of programme.

One way around this problem has been tried in Coventry where the City Centre Company, a non profit entity set up by the City Council, has been put in charge of all the local authority budgets that are concerned with the City Centre. These include car parking, cleaning and recreation facilities as well as any funds voted for management measures such as marketing and the promotion of special events. As an indicator of the sums involved the company receives £5 million per annum for the centre of this city of 300,000 people. It has a target of raising £1 million from private sources.

Beyond this type of reallocation process, the search for extra funds to be used on the town centre has once again turned to US solutions. There is currently a vigorous debate in Britain over the possibility of introducing the US model of Business Improvement Districts (BIDs), also known in the US as Downtown Improvement Districts (DIDs), Special Improvement Districts (SIDs) or Special Assessment Districts (SADs). There are now over 1,000 in the US (ATCM, 1999). In the UK they would be called Town Improvement Zones (TIZs) where they would designate an area within which a special tax would be levied on businesses. The funds so raised would be used exclusively for the improvement of that area.

In the US, once a zone has been designated, all businesses are obliged to pay the levy and this is raising some legal difficulties in Britain. However the present Government policy of involving the private sector in education and health suggests that enabling legislation could become a possibility.

The key to success in implementation is partnership since neither the public nor the private sector can make a town centre work by itself. Partnership arrangements can range from the US cases of special tax zones described above through the charitable trusts established in some British centres which join local government, business and local amenity societies to, as a minimum, a specially seconded local

government officer who acts as a liaison between the various local government spending departments operating in the town centre.

The UK experience has been that the concerns of the town centre have often been lost in the gaps between local authority service departments. This circumstance has been the driving force for the establishment of Town Centre Managers as a liaison between the different departments. The Town Centre Manager is also the link between public and private sector interests. Indeed the salary of some managers are paid by the private sector even though they may have an office in the Town Hall. In Oxford, for example, the cost of the Town Centre Manager has been met by the Marks and Spencer retail chain for the last five years.

In practice the local authorities tend to provide the longer term and less spectacular elements of a programme such as improvements to street cleaning or lighting, services that of course they have to provide whether or not a TCM programme exists. Typically the private sector will pay for one off events such as a cultural or promotional festival or an improvement in security such as Closed Circuit TV in a shopping street.

The Case of the Smaller Town Centre

In smaller towns we have to add the changes in the rural economy which has affected all the northern states of the European Union to the problems of the larger town centres as described above. This has left many market towns, having lost their *raison d'être* as local service centres, in search of a new economic role. Too small to attract funding from the multiple retailers they also suffer from not having any autonomy with respect to local government. The Councils of settlements of up to 20,000 inhabitants are little more than symbolic with all services being administered at District Level.

Given this problem the Rural Commission, an agency of Central Government responsible for countryside matters has set up a programme of "Action for Market Towns" which seeks to encourage an exchange of ideas about good practice in their regeneration. These include schemes such as Loyalty Cards which in a town like Leominster on the Welsh Border has managed to boost the turnover of the participating retailers. This town of 7,000 inhabitants has also implemented a "Shop-mobility" scheme whereby electric wheelchairs are provided at a central location for elderly and disabled shoppers.

After the experience of building by passes, which solve traffic problems but also drain away the passing trade, many small towns are experimenting with traffic calming schemes which enable some vehicles to still traverse the central area. Another typical strategy is to develop a speciality role. For example Leominster, cited above, is widely promoting itself as a focus of the antique trade while nearby Hay on Wye has built a reputation over two decades as a centre for second hand books.

Often these towns have much empty space on upper floors and it is now very common to find Living Over The Shops (LOTS) schemes which give advice and help to private owners to use this space to bring new residents into the centre. This extra income can often make the difference between bankruptcy and solvency for a struggling shopkeeper.

The Effectiveness of Town Centre Management

In 1994 a study into the effectiveness of TCM was undertaken by two large firms of consulting estate agents (Donaldsons, 1994). This investigated eight towns three of which had TCM initiatives. In spite of the support given by the large retailers like Boots and Sainsbury, it reveals a certain suspicion in the private sector that the manager is just "another local authority employee, not achieving anything with very little budget, very little power", (p. 34). They regarded ineffective initiatives as being those "too intimately connected with the Local Authority" and too concerned with the production of "paper strategies", (p. 36). This sector expects that any success will have to depend on a business manager who is able to take decisions. There is clearly a conflict here with the whole notion of public accountability in community affairs.

On the other hand the public sector found that it was difficult to involve the private stakeholders. While support was expressed at national level, the same property and retailing interests at regional levels did not encourage local managers to get involved in the wider issues outside the company shop.

The interviews undertaken for this survey emphasised that the concerns of the shoppers related to matters of accessibility and the quality of the street environment. That seems to have been a bias towards the shopper users of the centres as opposed to residents or workers may be due to the bias of the particular consultant undertaking the work or simply that the orientation of TCM is to the commercial sector. This issue is further discussed below.

The findings of the survey seem to justify the janitorial focus of many TCM schemes in their earlier stages. It was noted that as schemes developed they became more concerned with extending the range of shopping and, through other activities, encouraging a greater after shopping hours vitality. But the main issue was that of finding adequate funding. It points out that everything that has been achieved has depended largely on short term local authority funding and that an assured stream of income is needed for a long term strategy. Many projects were criticised for the lack of monitoring and review and the consultants believe that this problem needs to be tackled in order to give funders the assurance that money is being well spent.

It is obviously of great advantage for elected politicians to be able to demonstrate the extent to which the town centre is being improved by the adopted programme. Private sector donors will also welcome indications that their investments are

having the desired effects. In order to do this it is necessary to define a variety of performance goals and measures - the more specific the better. For example, if we want to increase levels of security our actions should seek to reduce the incidence of crime by a target percentage and increase the percentage of the population who consider the centre to be safe. Other more concrete measures might be the number of trees planted the number of pedestrians using given streets, retail turnover, reduction in empty shops, etc.

These benchmarks are not ends in themselves but they will help agencies focus on ends rather than means. For example a street festival might be an important activity in itself but it is of only lasting value if it increases the number of people and businesses in the centre over a longer term.

While most advocates of TCM will pay lip service to the need for every programme to have a social as well as commercial dimension it must be noted that all the indicators cited in the literature on both monitoring and making surveys (DOE 1994) use commercial indicators such as rental levels or footfall. Certainly it is more complicated and more costly to monitor other indicators of user or resident satisfaction but there must remain at least a suspicion that, again, it is the commercial interests which are driving the monitoring process. The implication is clear, success can only be measured in terms of commercial success.

A critique of TCM

The negative side to TCM is that the activity often seems driven exclusively by private sector interests - even though they do not provide the major part of the funding for many of the town centre projects in the larger towns where they have extensive property investments. Perhaps there has been a shift in bias of TCM as it has evolved. Symptomatic of this is the fact that the first Chair of the ATCM was a local government official while his successor is the managing director of a firm marketing security services.

While apparently wholly benign the movement to revive town centres can, in some contexts, be seen as an attempt to privatise that part of the city which belongs to all its citizens. This is because it openly boasts that it is motivated by the desire to introduce into the town centre those management techniques that have made the out of town centres so successful. The shopping mall is a space which is very carefully designed to manipulate its users in such away as to encourage them to consume. The user of the mall becomes the means to the end of greater retail turnover (Reeve, 1996). Unlike the city centre the mall is intended for one type of use by one type of user.

This might be quite acceptable in the shopping mall which is a privately owned space which we are free to use or not. But, as we have noted our choice has been reduced by the decline of the traditional shopping street so that we are increasingly

obliged to use malls. It is quite another issue when this concern with consumption becomes the single most important aim of TCM. Town centres have always been managed by the elected local authorities as the collective space of the community so that there dominance by one set of interests, in this case the retail sector, is to be deplored.

Another characteristic of the mall is the degree of control exerted by the management with respect to security. Indeed it is one of the attractions of the mall that it is not only warm and dry but a very safe environment. The achievement of this security implies a tight control on who is able to use the facility so that individuals who are perceived as being undesirable are rapidly excluded by the guards. There is a danger that in the search for increased security this type of exclusion will be applied to our town centres.

These arguments equally apply to shopping malls built inside town centre so the congratulatory tone of the Urban Task Force which noted a trend towards in town shopping malls must also be subject to the same objections.

There is another consequence of this dominance of the TCM movement by retail interests. It is that the emphasis on the retail role of the centre will result in a down grading or exclusion of other activities. Thus central area residential accommodation receives very little attention from TCM beyond the lip service paid to its being desirable because it produces 24 hour activity.

Reeve (1996) also suggest that there is little involvement with the local community outside those having a commercial interests in the centre and that this is the case even where there is little or no private funding being put into the programme. A cynical view of TCM might be that it is being promoted and supported by large retailers, who are investing in the out of town centres but who are nevertheless anxious to maintain the value of their large in -town property portfolios and who understand how the quality of the public realm can impact on property values.

There is also an implication that TCM is simply an activity concerned with efficiency and that the application of modern management and marketing methods will ensure that all decisions are made in the best interests of the whole community. It may be regrettable to many town centre mangers that they do not have the same powers to control their centre as their colleagues in the shopping malls. This makes it more difficult for them to achieve their targets - and targets are all important in this era of performance related remuneration!.

We have noted above that many of the decisions to be taken with regard to TCM raise issues of values and therefore require decisions of a political nature. It therefore has to be questioned whether the establishment of unelected bodies, whether they be companies or trusts is the best way to ensure that adequate debate and consideration of all the stakeholders interests takes place, rather than only that of the most powerful.

References

- ASSOCIATION OF TOWN CENTRE MANAGEMENT: *A year in town centre management*. London, Property Week, 1999.
- DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT: *Planning Policy Guidance Note 6: Major Retail Development*. HMSO, London, 1996.
- DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT AND URBED: *Vital and Viable Town Centres*. HMSO, London, 1994.
- DONALDSONS AND HEALEY & BAKER: *The Effectiveness of Town Centre Management*. London, 1994.
- THE ASSOCIATION OF TOWN CENTRE MANAGEMENT COMEDIA: *Out of Hours: Summary Report*, Comedia/Gulbenkian Foundation, 1991.
- HAAS-KAU, C.: *Streets as living space; helping public places play their proper role*. Landor Publishing Ltd., London, 1999.
- HAYWARD, R. AND MCGLYNN, S.: "The town centres we deserve?", in *Town Planning Review*, 66 (3), pp. 321-328, 1995.
- HILLMAN, M.: *One False Move ... A Study of Childrens Independent Mobility*. Policy Studies Institute, London, 1991.
- HOUSE OF COMMONS ENVIRONMENT CTTEE: *"Shopping Centres and Their Future"*, Volumes 1 and 2. HMSO, London.
- RAVEN, H. AND LANG, T.: *Off our Trolleys*. Institute for Public Policy Research, London, 1995.
- REEVE, A.: "The private realm of the managed town centre", in *Urban Design International*, vol. 1, n.º 1, pp. 61-80, March 1996.
- TUNSTALL, R.: *Video surveillance in Town Centres*. Unpublished MA thesis, Joint Centre for Urban Design, Oxford Brookes University, 1994.
- URBAN TASK FORCE: *Towards an Urban Renaissance*, E&EF Spon, London, 1999.
- WELLS, I.: *Town Centre Management: A Future for the High Street*, University of Reading, Department of Geography, 1991.
- WORPOLE: *Towns for People*, Open University Press, 1992.

**LA MODIFICACIÓN DE LA RELACIÓN CAMPO-CIUDAD.
LA MODIFICACIÓN DEL LIMITE:
DE LA CIUDAD CERRADA A LA CIUDAD ABIERTA⁺**

*Xosé Lois Martínez**

Resumen

La lección se centra en las transformaciones acaecidas en los siglos XVII y XVIII en el proceso de construcción de la ciudad con especial referencia a la creación de nuevo instrumental urbanístico y a su utilización en la construcción de áreas residenciales.

Se tratará de explicitar:

1. La creación de nuevos instrumentos de control del espacio urbano: Servitudes Espectiales d'Architecture, Ordonances, Alignements, Plan General.
2. El material de proyecto manejado en el proceso de transformación-construcción de la ciudad: la Residencia.
3. Las formas urbanas adoptadas, haciendo hincapié en su diversidad y sus combinatorias.
4. Experiencias paradigmáticas: París, Versalles, Londres, Bath, Edimburgo).

Vamos a referirnos fundamentalmente a las experiencias de las Plazas Reales Francesas y de los Squares Londinenses en donde se establece un salto conceptual respecto a la ciudad precedente. La concepción de la residencia como elemento formal unitario con el que construir la ciudad.

⁺ Texto presentado en el Curso de Doctorado: Ciudad, Territorio y Patrimonio, Universidad Iberoamericana, Golfo Centro, Puebla, México.

* Universidad de A Coruña, España.

Introducción

La forma de construcción de la ciudad gótica, es decir, la construcción de la ciudad a partir de la formación de manzanas como simple agregación por sumatorio de tipos edificatorios (tipos que asumen en sí mismos las características de la residencia y que encuentran en la manzana una regla general de agregación), es la práctica de construcción de la ciudad hasta mediados del siglo XVII.

A partir del siglo XVII se plantean las experiencias pioneras de las Places Royales francesas y los Squares ingleses: En ellos, se construyen áreas residenciales a través de la construcción de los elementos tradicionales de producción de la ciudad (calles, plazas, manzanas...), debidamente coordinados, debidamente articulados, conformando tejido urbano. Vamos a iniciar esta reflexión con unas referencias históricas previas:

Cuando Enrique IV entra en París en 1594, París tiene 200.000 habitantes; en 1637, París alcanza los 415.000, duplicando su población en apenas 40 años. Si se tiene en cuenta que en 1670, a la muerte de Luis XIV París no tiene más que 500.000 hab., y que el censo de 1801 no le dará más de 550.000 hab., significa que nos encontramos ante un período excepcional en la historia de esta ciudad, que no será superado porcentualmente hasta el siglo XX.

Nos vamos a plantear:

- Cómo se traduce en el espacio urbano este crecimiento;
- Con qué formas urbanas;
- Qué tipos edificatorios se manejan.

Para ello, nos vamos a centrar en 3 grandes ámbitos de intervención en los que se van a producir las transformaciones de la ciudad y del territorio desde el punto de vista urbanístico:

1. La modificación de la relación ciudad-campo y con ello la modificación del límite, con el paso de la ciudad cerrada a la ciudad abierta pero limitada.
2. La actuación sobre la naturaleza, y la superposición de un nuevo orden territorial al viejo orden rural.
3. Y por último centramos en las intervenciones habidas sobre la ciudad existente.

Una constante de las reflexiones habidas sobre la ciudad medieval era la de su concepción como espacio compacto, espacio cerrado: limitado.

Pero ya desde el comienzo del Renacimiento se construyen ejemplos como Urbino o Pienza, en el que el espacio de la ciudad inicia una tímida apertura hacia el paisaje, relacionándose con él a través de la proyectación de elementos arquitectónicos con voluntad de servir de referentes territoriales. Es en este sentido en el que el estudio de Benévolo sobre "La búsqueda del Infinito" se refiere a la cúpula de Sta.

María del Fiore (1418-1446) como un artefacto de un tamaño excepcionalmente grande, concebido ya no a escala urbana, sino a una escala territorial, que se divisa desde decenas de kilómetros y se configura de forma que permite esa vista lejana.

Comienzan pues a emerger en la ciudad “elementos arquitectónicos” —la cúpula de Sta. María del Fiore, el ábside de Pienza (1462), o el Palacio de Urbino (1465)— que nos presentan ya una búsqueda de comunicación, una relación de “SINTONÍA” entre la ciudad y el campo.

La atención respecto a la ciudad existente durante el siglo XVI, se centra en lo que Tafuri denomina “racionalización crítica de los tejidos” de la Ciudad Real desde la Arquitectura, y éste es el objetivo de la intervención arquitectónica de acuerdo con lo expresado por Alberti: Hay una aceptación de la dialéctica edificio singular-ciudad. Hay una comprensión de la Arquitectura, del edificio singular como fenómeno urbano, y hay una búsqueda de ese objetivo a partir de la investigación sobre los **instrumentos de transformación** de los que dispone el Arquitecto: **la indagación tipológica** como punto de unión, como punto común, como punto de referencia en las teorizaciones humanísticas que leen a la Arquitectura como fenómeno urbano.

Pero como también expresa el propio Tafuri, es conveniente insistir, no se debe olvidar, “sobre el profundo **carácter realista** que asume ya desde el principio” la temática humanista referente a la ciudad.

La ciudad de Brunelleschi, la ciudad de Alberti, es la Ciudad Real, compleja, con toda la complejidad de las estratificaciones históricas donde los nuevos “objetos” perspectivos están llamados a introducir un nuevo comportamiento humano (laico y racional) mucho más que una propuesta de reestructuración física global.

Se enuncia en este momento la Reforma de la Ciudad. Se inicia la manipulación desde el proyecto de la Ciudad Gótica. Sus espacios serán sometidos a las leyes de la perspectiva. Pero Tafuri insiste en que la Racionalización es puntual, no desea proponerse como modelo generalizable a toda la ciudad.

Y éste es el espíritu que domina en el primer Renacimiento respecto a la ciudad existente.

Giulio Caro Argan distingue tres modelos de intervención sobre la ciudad:

- La realización de grupos de edificios en torno a una plaza (Plaza Anunziata, Campidoglio, Pienza);
- La implantación de un edificio capaz de regenerar el tejido urbano próximo: Urbino;
- La ampliación ordenada (Ferrara, Génova) y respetuosa con el orden urbano existente a nivel global.

Este protagonismo del **espacio urbano**, queda de manifiesto en la obra de Muratore “La Ciudad Renacentista”, donde nos habla de cómo “el espacio urbano se convierte en lugar ideal donde el nuevo léxico combinado por el mundo clásico encuentra el modo de expresarse, es decir, de manifestarse físicamente”. Hay una evidencia de que es posible hacer ciudad a través de hacer arquitectura.

Pero hay un segundo salto cualitativo en el Renacimiento: los tratados de Filarete y de Giorgio Martini con su riqueza iconográfica (hay dibujos, hay imágenes, hay representación), establecen una actitud que tiende a demostrar la posibilidad de un organismo urbano unitario: de un **Proyecto Urbano Global**.

Filarete representa la crisis del “Realismo humanístico” y, lo que es más importante, Filarete con su negación de la Ciudad Gótica (que Alberti asume, en sus contradicciones), plantea la incompatibilidad morfológica con las exigencias ideológicas, estilísticas y espaciales de las que la nueva Arquitectura tenía necesidad.

En cualquier caso, con Alberti se abre una nueva fase: se visualiza e identifica el nuevo espacio operativo, y con él un nuevo modo de hacer Arquitectura y hacer ciudad, que toma como referencia la totalidad del organismo urbano.

A pesar de estas visualizaciones, las actuaciones, las operaciones de manipulación de la ciudad existente siguen manteniendo una dimensión reducida a escala urbana.

Es el momento de las brillantes experiencias renacentistas en las que a través de la relación Plaza-Palacio, Plaza-Iglesia, Plaza-Edificio Institucional, se muestran los ejemplos paradigmáticos de la historia de la Arquitectura y del Urbanismo en el interior del tejido urbano medieval. Sin embargo, hay un tema fundamental en la Ciudad Medieval que es abordado desde una óptica diferente: el tema del límite. El límite es abordado desde la perspectiva de la oposición campo-ciudad.

La muralla es objeto competencial de la ingeniería militar y de los tratados que desde el siglo XVI aparecen especializados en esta temática. Si en el siglo XV la Teoría Urbanística (Alberti) consideraba la ciudad como un hecho complejo en la que se mezclaban cuestiones relativas a la *Utilitas*, a la *Venustas* y a la *Defensa*, y por lo tanto la muralla era un elemento del modelo de ciudad Albertiana, en el siglo XVI bajo el nacimiento de los nuevos instrumentos bélicos se afirma la especialización de las competencias. Se distingue entre el Arquitecto y el Ingeniero.

Tafuri nos remite a la experiencia de creación de ciudades fortificadas como el mundo de la **antiutopía**: “Ante la crisis abierta por el divorcio entre las posibilidades visionadas por los nuevos instrumentos culturales y políticos y las iniciativas concretas del poder, los intelectuales adoptan una actitud crítica, la cultura descubre su propia vocación crítica, lanzándose a la elaboración de los modelos de la utopía”.

Como contrapunto a la ciudad ideal Albertiana surge la manifestación de la más antiutópica de las corrientes teóricas del 500: los tratados de la técnica de fortificación (Durero, Maggi, Lanteri, Speckle, Bellucci, de Marchi, hasta Perret en 1604), tratados que ignoran tanto los problemas eruditos de la cultura vitrubiana, como las abstracciones del reformismo utópico.

Al programa humanístico de la ciudad laica del hombre Renacentista, le ha sustituido la realidad política puesta en evidencia de forma despiadada por Maquiavelo. Ante el ocaso de la ciudad ideal, se yergue el cínico realismo de las “ciudades máquina de defensa” del Príncipe.

Bellucci podrá ironizar cruelmente sobre el papel de los arquitectos, invitándoles a limitar sus propios estudios a las superestructuras formales: ahora es el teórico militar **y sólo él**, el nuevo científico de los fenómenos urbanos. En los siglos sucesivos no quedará más que aceptar el papel de retaguardia reservado a la Arquitectura en las confrontaciones de las transformaciones urbanas o cubrirlo con el frondoso pero patético florecer de una evasiva civilización de imágenes.

Es el momento de los tratados de Arquitectura Civil: Serlio (1537), Cataneo (1554), Vignola (1562), Palladio (1570), Scamozzi (1615).

En alguno de ellos se asume como irreversible la fractura entre el campo de la ciudad y el de la Arquitectura enfrentándose con temas sectoriales (Vignola, Palladio, Rusconi...).

En el siglo XVII la ciudad desaparece de la literatura especializada: los ingenieros militares se ocupan únicamente del frente bastionado; los arquitectos de los órdenes y de la fábrica civil, los utopistas resuelven la ciudad a través de la organización territorial del Estado.

Es en este marco en el que tenemos que entender la importancia de las nuevas formulaciones espaciales que acontecen a escala urbana en los inicios del siglo XVII.

Pero para entender estas modificaciones tenemos que observar el plano de las obras de fortificación de los siglos XVII y XVIII: ¿Dónde están las murallas de la ciudad de París?. Las murallas de París están en Montlouis, Bellgarde, Mont Dauphin, Briançon, Belfort, Neufbrisach, Longwi, Arras, Lille.

Si en el siglo XVI, la ampliación y reestructuración de los muros defensivos de las ciudades fue una de las actividades fundamentales, en el siglo XVII, las operaciones privilegiaron los puntos estratégicos de los Estados territoriales: en Francia, la obra de Vauban volverá inútiles las fortificaciones de París.

La ciudad-central y su relación con el territorio vecino se modifica. Se inicia el juego con el límite que llama Jean Castex, pero no ya desde un punto de vista de la ingeniería militar, sino desde el punto de vista del proyecto urbanístico. Se inicia el proceso de manipulación de elementos pertenecientes al orden urbano de la "ciudad cerrada" para su transformación en elementos generadores de un nuevo orden urbano de la ciudad abierta en el que la ciudad, sin dejar de perder su "identidad", su forma como tal, se manifiesta de modo diverso.

Esa nueva relación se hace visible en la valoración de los puentes Pont Neuf (1578-1604), en la aparición del Paseo Arbolado extramuros (Cours de la Reine, 1606), en el trazado de los nuevos jardines del Palacio de Luxemburgo (1615-27), Jardín de las Tullerías (1664-1675), y por último el Gran Boulevard (1670), que sobre la muralla derribada se constituye en paseo continuo desde la Bastilla a las Tullerías, produciendo un cambio radical en el límite de la ciudad.

La ciudad ya no está cerrada por un muro que idealmente fue desplazado a los extremos del territorio nacional, del nuevo Estado centralista-absolutista, a través de los trabajos de fronteras que dirige Vauban.

Por encima de este límite se inicia la aventura de la búsqueda del infinito en el paisaje a través de la cual se expresa el absolutismo que tiene el poder y los medios económicos necesarios para desenvolverlas.

La manipulación del espacio exterior, del territorio extramuros, la búsqueda de perspectivas infinitas se realizan a través de un juego sutil.

Se asocia un elemento interior de la ciudad a un elemento exterior de la ciudad. Así El Louvre se relaciona con Las Tullerías y más tarde El Louvre se relaciona con el Palacio de Luxemburgo.

Hay una confrontación de dos espacios y de dos morfologías ineludible:

- El espacio “sin espacio” de la ciudad medieval;
- El espacio extenso amplio, controlado geométrica y visualmente de los jardines y de los paseos arbolados.

Paseos arbolados que se sitúan en los bordes de la ciudad medieval, dirigiéndose hacia el campo, uniendo el viejo tejido medieval (el centro de la ciudad) con la residencia de la aristocracia.

Ya no son una serie de tramos aislados, como los pequeños paseos de principios del XVII, sino una nueva red viaria que envuelve la trazada en el medioevo y funciona como un “campo urbanizado en torno a la ciudad”.

La Ciudad Renacentista nace acotada, limitada, definida como un todo único.

La Ciudad Barroca nace abierta, y expande sus elementos estructurales más allá de su propia “urbanidad...” en Nancy, en París, en Versalles, en Richelieu o en Aranjuez.

Lo “urbano” lo es también en el campo, y en él emerge como tal.

Los paseos arbolados, los boulevards, las *promenades*, elementos de la ciudad que se alejan más allá de sus límites e introducen en el campo un orden nuevo: es el “nuevo orden urbano del campo”.

El mapa de los alrededores de París a finales del XVII, nos muestra esa realidad sorprendente: la superposición de una red de carreteras y avenidas arboladas rectas a través del campo, sobre los viejos caminos, aldeas, termina abriéndose paso, segmento a segmento, los elementos de un conjunto totalmente nuevo, colocado, impuesto sobre el orden antiguo.

Temas que sorprenden: el número y el tamaño de los fragmentos, Versalles, Clagny, Marly, St. Germain, Maisones, St. Cloud, Bois de Boulogne, Champs Elysées, Mendon, Sceduz, algunos de ellos de dimensiones iguales o superiores a la ciudad de París.

Hay por lo tanto una doble actuación:

- Nuevo orden urbano en la ciudad.
- Nuevo orden territorial: Proyecto de formalización territorial.

Un tercer ámbito de intervención donde se producen la transformación, es en el interior de la propia ciudad. Sobre ella se plantean dos tipos de operaciones:

1. Operación de “embellishment” como perfeccionamiento de la trama existente, tanto en lo referente a **infraestructuras**: empedrado, alcantarillado, iluminación, como al trazado de las calles. Es aquí donde aparecen los primeros ensayos de instrumentos urbanísticos de rectificación del espacio a escala global:
 - Ordenanzas, poniendo en relación anchura de calle - altura de edificios.
 - Planes de alineación de fragmentos viarios.
2. Operaciones de “embellishment”, entendidas como operaciones de intervención en ámbitos limitados, regularizando el tejido preexistente de figuras geométricas simples, fácilmente reconocibles, a través del uso de instrumentos urbanísticos precisos: Servitudes espaciales d'Architecture. Son las Places Royales.

Se trata de la creación de fragmentos urbanos, de carácter residencial, que se constituyen en unidades de intervención perfectamente distinguibles del tejido en el que están inmersos.

A la forma cambiante, heterogénea, susceptible de transformación, a la “obra abierta” de la Ciudad Medieval, a la ciudad entendida como vida en movimiento, se oponen fragmentos donde el espacio se fija, donde la imagen se cristaliza. Son fotos fijadas del poder que actuarán como referentes, como su representación en el espacio urbano. Hay una apropiación del espacio urbano de París por Enrique IV a través de su representación en puntos estratégicos de la ciudad.

Esa apropiación, esa representación, se pretende a través de la monumentalización del espacio urbano en torno a la propia figura del Rey: es preciso dotar a la representación del Rey, de un marco digno y adecuado.

Una monumentalización del espacio de forma puntual. Giulio Caro Argan, nos explica magistralmente “El concepto de monumento referido a San Pedro de Roma”:

“Hasta ese momento los “monumentos” eran las ruinas de la antigüedad. El monumento era una forma arquitectónica que transmitía un contenido ideológico, un contenido que se supone conserva una validez más allá de su término, más aún, que tiene un valor eterno: el monumento es la obra del arte que atraviesa los siglos conservando y transmitiendo su valor ideológico. Por eso se quiere transformar San Pedro en un monumento”

Pero en el caso de París, y he aquí la gran aportación en la búsqueda de la eternidad, en la búsqueda de la permanencia, se realiza a partir de la manipulación de un material que, presente a lo largo de la historia de la ciudad, es manipulado por primera vez con una intencionalidad monumental y a una escala hasta entonces desconocida. Se trata de **la residencia**.

Las plazas renacentistas de Pienza, Urbino, las plazas romanas del Campidoglio, de San Pedro, la Plaza Anunziata, son plazas monumentales en las que la residen-

cia está ausente, o como en el caso de las ciudades fortificadas, asume un papel secundario, de relleno o dependiente.

Las Plazas Reales tienen una dimensión de barrio residencial en las que la residencia es el material a manipular organizándolo para la configuración de espacios urbanos de carácter monumental en función de intereses celebrativos de índole político-absolutista.

En esta manipulación la residencia va a ser sometida a formas, a trazados, de carácter geométrico formando figuras variadas: cuadrados, rectángulos, círculos, óvalos, octógonos, estrellas...

Esa ductilidad, la maleabilidad de la residencia permitirá la consecución de resultados excepcionales en la construcción de la ciudad de los siglos XVII-XVIII.

La residencia como material de manipulación para la consecución de espacios monumentales es pues una aportación fundamental, cuya relevancia perdurará hasta el siglo XX.

A partir de este momento se desarrollan dos tipos de espacio de forma independiente:

- Por un lado, se mantiene el crecimiento tradicional que procede elemento a elemento, con la apariencia de la espontaneidad, pero a través de reglas precisas que aseguran que el conjunto esté bien estructurado.
- Por otro, se comienza a reducir la autonomía del elemento poniendo todo el esfuerzo en la puesta a punto de un nivel intermedio de agrupaciones: Plaza, Calle "Ordenancée", Unidad de Barrio.

Aparece así una nueva unidad de intervención reconocible por su geometría que rompe con la textura del tejido antiguo: retícula, cuadrado, triángulo, círculo, semicírculo, estrella, octógono... formas geométricas que perturban la lógica primitiva del crecimiento urbano, de tal manera que a la totalidad "natural" de la ciudad se oponen en tanto que fragmentos "artificiales" más pendientes de su propia cohesión interna que de su relación con la ciudad que los rodea.

Los polos del modelo de ciudad, los fragmentos cuyo origen se encuentran en la práctica urbanística que inicia Enrique IV (1600-1610), se centran en tres puntos: Place des Vosges (1605), Place Dauphine (1607), Place de France (1610, que queda en proyecto).

El fragmento es entendido como unidad de proyecto, como unidad urbana, y es el producto lógico del control sobre el espacio a través del proyecto: una única propiedad del suelo, una posibilidad de aprovisionamiento de materiales de construcción, una capacidad económica fuerte, acrecentada en beneficio del Estado y de los financieros.

Con el fragmento de las Plazas Reales se inicia la atenuación e incluso la desaparición del elemento base (la casa) en beneficio del grupo. Todas idénticas en sus fachadas, las casas aún se diferencian por sus tejados en la Place des Vosges

(1605), pero resultan bajo una cubrición única en la Place Dauphine (1607), diluyéndose en el conjunto.

Se sabe pronto trabajar, se dominan las técnicas de control de la forma urbana, las relaciones que enlazan un grupo de edificios entorno a un espacio exterior (una plaza) ya asimilado en la propia historia de la arquitectura (Pienza, 1458) y se sabe trabajar con una serie de métodos de composición y de relación (**repetición, simetría, proporción, gradación, perspectiva**) que emergen en todos los proyectos.

Todas ellas son operaciones de parcelación, *lottissements*, que nos anuncian la aparición de los promotores de viviendas, en el caso parisino impulsados desde el propio poder real.

Por lo tanto no sólo se contenta con trazar una calle o una plaza, sino que organiza toda la pieza inicial; en primer lugar, despiezando la finca inicial en parcelas regulares, y en segundo lugar, definiendo el volumen del espacio que debe ocupar cada casa.

Por lo tanto, existirá en las operaciones de *lottissements* una reflexión previa sobre el tipo edificatorio, reflexión que precede a la operación de parcelación y que por lo tanto provocará que las nuevas parcelas serán trazadas según la forma y la tipología del inmueble que van a recibir: los Hôteles son minuciosamente codificados.

Pero no sólo se estudia la residencia de las unidades residenciales cualificadas. Se inicia un trabajo sobre la casa, cuyo exponente más singular es el manual de Le Muet de 1623: "La manière de bien bâtir pour tout classe de persones". La casa urbana permite una actitud especulativa, y al mismo tiempo es objeto de investigación: la codificación de 9 tipos de casas con sus variantes según el ancho y la profundidad de las parcelas. La clasificación como medio de conocimiento: "La característica más evidente es la **ejemplificación** que presenta. Esta ejemplificación constituye un intento de dar la solución más racional para cada tipo, de acuerdo con unas dimensiones determinadas".

A escala del fragmento, nace un instrumento clave de control de la forma urbana, instrumento que trasluce una voluntad "tipificadora", en este caso, del proceso de construcción de un elemento urbano: "**la Servitude Espetiale d'Architecture**".

Son las ordenanzas figurativas del París Barroco que demuestran como París es el lugar en el que se presenta con más claridad por parte de la Administración la consciencia de la ciudad como hecho físico, la ciudad como forma que es posible dominar y controlar. Los arquitectos dan forma a esa consciencia del poder político.

Las **Servitudes Espetiales d'Architecture** para la Place des Vosgues (edicto de 1605) establecen por primera vez una nueva forma de relación entre el poder y los particulares interesados en la construcción de la ciudad, los "operadores urbanos": con su establecimiento se inicia el proceso de aplicación de criterios de orden formal que superan, que trascienden el edificio y se implantan en fragmentos completos de ciudad.

Será a través de las ordenanzas de edificación generadas en el París del siglo XVII y que llegarán hasta el siglo XIX como se va a imponer el control más elevado en la historia del control de la imagen urbana.

El dibujo de la arquitectura juega un doble papel en la materialización del instrumento: En primer lugar un papel de carácter "formal", anticipador de la forma urbana, en segundo lugar de carácter jurídico, como convenio entre particulares y el poder que controla la forma de la ciudad.

A finales del siglo pasado se reconocen en París 31 conjuntos urbanos que afectan a más de 100 calles y plazas construidas de acuerdo con servitudes arquitectónicas estrictas: Place des Victoires (J.H. Mansart, S.E.A. aprobada por el Concejo de Eladde 27 nov. 1691); Place Vendome (J.H. Mansart, S.E.A. Carta Patente de 7-4-1699); Rue de Colonne (1793), Rue de Rivoli (1807), Place de la Concorde (1755), Place de L'Odeón (1779)..., y que en todo caso se caracteriza porque en todas ellas desde el XVII hasta el XIX se descubren unos componentes generales y comunes en aquella Arquitectura urbana que la administración ha controlado tan específicamente:

1. Trazado en planta con figura geométrica regular que define los espacios públicos a partir de dimensiones adoptadas en función de la correcta percepción visual del punto central.
2. Fachadas de decorado urbano entre 15 y 20 m, lo que permite una correcta visión global.
3. Contacto de la edificación con el suelo a través de arcadas vacías o llenas.
4. La línea de cornisa como elemento unificante fundamental en la composición de la Arquitectura urbana.
5. Definen con toda precisión materiales, ornamento y composición.

Nos interesa destacar aquí la voluntad de control de la forma urbana por parte del poder absoluto y reconocer el instrumento original por el medio del que se establece este control.

El control se establece siempre sobre pequeñas partes de ciudad y su proyecto (el dibujo) es el instrumento que regulará las relaciones entre los diversos agentes interesados en su construcción.

El Proyecto asume una doble función:

1. Un trazado que define la geometría en planta del espacio público
2. Un dibujo preciso hasta la escala del detalle de la fachada pública del perímetro edificado.

En última instancia queda expresada la definición de un tiempo (s. XVII-XVIII) en el que en París se producen unidades coherentes y acabadas del tejido que agrupan parcelas y vías, espacio construido y espacio no construido.

Son las nuevas unidades de intervención sobre la ciudad, es decir, ya no es la parcela aislada y la manzana sino que éstas son pensadas, son imaginadas a partir de la calle y de la plaza.

Inglaterra: ciudad, aristocracia terrateniente y burguesía mercantil

Pasemos ahora a Londres. Sus experiencias urbanísticas y el contraste con París nos ayudarán a completar unas referencias para tener un marco más amplio de las formas de desarrollo urbano de la ciudad pre-industrial.

En 1666, un gran incendio destruye las dos terceras partes de la ciudad.

El incendio representa la ocasión para dar un nuevo orden a la ciudad. Se presentan 5 proyectos (Wren, Evelyn, Knight, Hooke y Newcourt). Todos plantean un diseño unitario para el conjunto de la ciudad, basado en trazados geométricos: unos (Hooke) influenciado por las experiencias coloniales, otros (Evelyn y Wren) por los esquemas del clasicismo áulico imperante en Europa (plazas reales, tridentos, parcelaciones...).

Pero a pesar de tener la aprobación de Carlos II, el proyecto de Wren no puede ser impuesto por la Corona: van a prevalecer las fuerzas emergentes de la City (cooperaciones de comerciantes, pequeña burguesía artesana, propietarios de suelo y edificios). No admiten la posibilidad de un diseño urbanístico contradictorio con los intereses de la propiedad inmobiliaria y plantean una normativa para regular (sin reprimir la iniciativa privada) la edificación, la vialidad y la localización de las actividades comerciales y productivas.

La proclama de 13-9-1666 pone en evidencia como también en cuestiones urbanísticas se manifiesta un divorcio entre monarquía y burguesía urbana.

El "Act por Rebuilding City", de 1667, es la primera ley urbanística de la burguesía. El Act es un instrumento abierto que basándose en un preciso levantamiento de las propiedades exige la construcción en 3 años (de no hacerse, el terreno podría ser expropiado por la City y subastado). En él había pocas, pero claras normas:

1. Relación precisa entre alto de los edificios y ancho de las calles.
2. Fijación de 4 tipos edificatorios.

La intervención del Estado se limita a la vialidad (4 tipos de calles), trabajos hidráulicos y reconstrucción de edificios públicos.

Se realizó lo que la burguesía esperaba del Reglamento edificatorio: una racionalización en el aprovechamiento del suelo.

Los operadores que actuaron fueron: nobleza terrateniente, banca, arquitectos-empresarios (Adam, Wood...) grandes y pequeños constructores.

En Londres se inicia en el siglo XVII, de acuerdo con un mercado inmobiliario suficientemente articulado en las distintas categorías de usuarios, la especialización sus zonas residencias según las clases sociales.

Aquí también la unidad operativa de actuación, el fragmento, será la unidad residencial completa.

La plaza es tomada como elemento compositivo y estructurante del tejido urbano, teniendo como referencia el primer ejemplo de intervención arquitectónica unitaria.

Covent Garden (1630) es un proyecto de Iñigo Jones en el que se patentiza la referencia italiana (*piazzas*), o francesa (plazas reales), basada en la plaza central, en torno a la que se dispone la edificación con ordenanzas de fachada regulada. En este caso queda rápidamente en evidencia la diferencia con las Plazas Reales francesas: la Iglesia como único polo visible dominante, la simplicidad figurativa de las fachadas, el empleo del pórtico, en fin, el modelo de foro romano. Covent Garden se convertirá en modelo de tipológico de Forma Urbana en el desarrollo de Londres. Pero en Londres habrá otra diferencia esencial de la que se hace eco Aymonino en su libro sobre "El significado de las ciudades": "las partes no obedecen a caprichos arquitectónicos, sino que corresponden exactamente a los límites de la propiedad del suelo concentrada en manos de unas pocas familias de la nobleza y miembros de la Corte".

Los *Estates* se construyen en ámbitos de intervención, son las propiedades de los *landlords*. En estos *Estates* surgen las experiencias revolucionarias respecto a la construcción de la ciudad del XVIII. Son los nuevos barrios residenciales de los que John Summerson nos habla en su libro "Georgian London" sobre la planificación georgiana y cuyos principios fundamentales son: la propiedad del suelo (el *landlord*), la iniciativa especulativa (el constructor), el proyecto, o Plan, en el que figurarán una serie de "atractivos" para atraer a los compradores (los *squares* con sus jardines), el Act y la urbanización - la construcción.

El *landlord*, propietario de los *estates*, no cede la propiedad del suelo, sino que arrienda a largo plazo la edificabilidad (99 años), de acuerdo con un proyecto previamente aprobado por el *landlord*, lo que permitirá un control estricto del conjunto de la propiedad. El contratista arrendatario asume a través del Act, los compromisos derivados del respeto a la ordenación y a la calidad constructiva de las edificaciones y de la urbanización.

Sobre estas piezas se desarrollarán los proyectos cuyos elementos constructivos son:

1. Los espacios públicos: una red viaria en forma de retícula, organizada en torno a un *square*, a una plaza cuadrada ajardinada para uso exclusivo de los propietarios. La forma de este espacio variará a lo largo de los años adoptando figuras geométricas diversas:

- Circus;
- Crescent, abiertas al jardín.

2. Los equipamientos:

En estas operaciones, al contrario que en las Places Royales, surgen equipamientos (mercados, iglesias).

3. La residencia como materia de manifestación de los tipos edificatorios:

Viviendas unifamiliares agregadas en el sistema de manzana con patio, dispuestas organizadamente en torno al *square*.

La diversidad tipológica es una característica propia de los *estates*.

4. El sometimiento a las ordenanzas urbanísticas reguladas en las sucesivas Building Act de 1667 a 1784.

Estas operaciones definen **partes tipificadas completas** que se convierten en elementos de construcción de la ciudad:

En Bedford Estate: Covent Garden (1630), Bloombury (1660), Grosvenor Sq.(1625-1725), Bedford Sq. (1775-1783).

En Cavendish Harley Estate (1717): St. Albans Estate, St. James Square (1665), Berkley Sq. (1730).

En Famdlung Hospital Estate (1790-1827): Connudos Squares: Mecklenburg Sq. (1810), Brunwick (1820).

En Southampton Estate: Fitzroy (1790-1828), Enotor Square (1810).

En Grosvenor Estate (1725-1753): en torno a Grosvenor Square (rematada en 1737).

El plano de Londres muestra así ese proceso de formación de las zonas residenciales por “partes” que la caracterizan.

El tipo edificatorio se regulará a partir de la legislación urbanística de la Rebuilding Act de 1667, con 4 tipos edificatorios, hasta la Building Act de 1774, en la que se definen hasta 7 tipos edificatorios según los valores de renta de las viviendas. (1.^a categoría: Renta > 850 Libras anuales, vivienda de más de 900 pies cuadrados hasta la 4.^a categoría: Valor Renta < 150 Libras anuales; dejando las 5.^a, 6.^a y 7.^a para edificios aislados o estructuras especiales).

Esta tipificación economicista lleva a la estandarización de la vivienda y da un carácter “doméstico” al conjunto frente a la monumentalidad de la Place Royale francesa.

Rasmussen, en su texto sobre Londres, lo explicita claramente en el apartado sobre el “espíritu” del Square:

“El Square londinense es muy diferente de las grandes plazas continentales de la época barroca, en las que la arquitectura produce generalmente un gran efecto de *crescendo* (...).

El *Square* o el *Crescent* inglés constituyen una unidad semejante al jardín de un convento. Forman bellas figuras geométricas en el plano de la ciudad, son regulares y uniformes por todos los lados y pueden ser enlazadas entre sí de formas diferentes. La solución inglesa refleja con claridad el contexto nacional.

La plaza barroca alemana o francesa está concebida como homenaje al absolutismo y en ella se debe valorizar un monumento u otro edificio. La mirada es atraída necesariamente a un edificio público, un palacio, un pabellón real, una iglesia, u otro monumento, una estatua... El *Square* inglés es en cambio un lugar en el que los individuos de la misma clase tienen sus casas y es pues perfectamente normal cuidarlo como si de un jardín de un convento se tratara”.

En cualquier caso, la singularidad estriba en la creación de tejido urbano completo, trama en contraposición con el carácter celebrativo, monumental, decorativo y puramente teatral de muchas plazas reales.

Los *Estates* son pequeñas ciudades dentro de la gran ciudad, pequeñas ciudades con **forma urbana**, que toman de las experiencias renacentistas muchos de sus modelos.

Esta experiencia se puede llegar a sistematizar y así sucede en Bath, paradigma del crecimiento a base de “partes” añadidas: *Square*, *Circus*, *Crescent*, *Place...*, o en Edimburgo, donde desde 1766 hasta mediados del siglo XIX (1840), se desarrolla mediante partes formalmente completas (pero no autosuficientes), es decir, identificables por sí mismas a través de sus caracteres arquitectónicos.

Conclusión

Tanto en el caso de Londres, como en el de París, se abre un capítulo nuevo en la historia de la ciudad. La ciudad policéntrica construida mediante partes fundamentalmente acabadas que a partir de ese momento será tema de reflexión: es el tema de los barrios, de la Unidad Vecinal, de la *Siedlungen*, del *Garden Suburb*.

París tiene, en 1800, 550.000 hab., pero Londres al final del 700 cuenta ya con 800.000. Es la primera ciudad en la que se manifiesta la pérdida de la individualidad de la forma urbana: son ya las metrópolis en la que la periferia domina y encierra a la ciudad antigua bloqueándola.

La pérdida de la forma urbana se convierte así en el centro del debate urbanístico en el fin del siglo XVIII.

A partir de la segunda mitad del XVIII, se inicia una crítica a la forma de plantear el crecimiento de la ciudad y surgen los primeros fermentos teóricos y críticos sobre la naturaleza y la gestión de la ciudad.

- La crítica parte de la necesidad de la racionalidad y del orden incluidos en los ideales del Iluminismo.
- Las observaciones sobre la ciudad van a hacer referencia a la necesidad de establecer un nuevo orden de conjunto en la sociedad.

Protagonistas de este movimiento cabe destacar a **Voltaire** (1749, *Des embellissements de Paris*) que critica la falta de lógica de coherencia de la figura urbana de París, poniendo el acento en la crítica al concurso convocado para la ordenación de la plaza de Luis XV, ya que París sigue careciendo de plazas, de fuentes, de mercados y sigue teniendo calles estrechas y barrios insalubres.

La publicación *Mercure de France* propone en 1749 por primera vez la aplicación de técnicas de ordenación de parques utilizadas por Le Nôtre.

Laugier, planteará las primeras bases en pro de una teoría de la ciudad.

A la teoría del *embellissement* parcial, de la acción puntual y fragmentaria se opondrá la teoría del “*embellissement total*”:

- Voltaire demanda la necesidad de un plano general
- Laugier enunciará la teoría de la necesidad del plano, del plano programado a largo plazo, del plan como gestión continua en el tiempo.
- Patte nos permitirá la visualización de esta idea en su proyecto de “*embellissement total*” basado en las leyes de la belleza, de la salubridad y de la funcionalidad.
- John Gwyn en los *Improvements* para Londres hará lo propio para la capital inglesa.

El plano como instrumento que permita el control de la forma urbana, el plano que demandan, el “**Plano General**” verá la luz a través de Plano de la Comisión de Artistas (1793), un documento que como veremos responde a esa tentativa de control del desarrollo de la forma urbana. Hoy, de nuevo, como en el siglo XVIII habrá que retomar la lectura de los clásicos y entender la vigencia del Plan como instrumento.

Es necesario comprender que la disciplina del Urbanismo, como técnica moderna, surge al menos en parte como creación ilustrada a la insuficiencia de las operaciones puntuales para la adecuación de la ciudad.

Servitude Special d'Architecture, Ordonnance, Plan de Alignements, Building Act..., son instrumentos que surgen en la práctica de la construcción de la ciudad de los siglos XVII-XVIII, dentro de la lógica de la construcción de la ciudad como una arquitectura, y cuya eficacia resulta efectiva a una determinada escala.

Son instrumentos cuya incapacidad para el control global de la forma urbana queda de manifiesto en un momento histórico concreto, y exigirán para la recuperación de su eficacia, a partir de la invención, la creación de instrumentos de carácter específicamente urbanísticos que reconozcan en el más amplio sentido de la palabra, la nueva escala que identifiquen el nuevo espacio operativo que Alberti reconociera en su tratado en el Renacimiento, que capten los nuevos límites del campo de juego en los que se construye la ciudad: la necesidad del **Plano Global** como instrumento operativo emerge de la firme convicción de que la ciudad, su forma, puede ser controlada desde la disciplina.

Bibliografía

- AYMONINO, C.: *El significado de las ciudades*. Ed. H. Blume, Madrid, 1981.
- ARGAN, G. C. : *El concepto del espacio arquitectónico desde el barroco a nuestros días*. Ed. Nueva Visión, Buenos Aires, 1973.
- CASTEX, J.: *Renacimiento, Barroco y Clasicismo*. Ed. Akal, Madrid, 1994.
- SUMMERSON, J.: *Georgian London*. Ed. Pimlico, Londres 1991
- RASMUSSEN, S.E.: *Londres*. Ed. Picard, París.
- MONCLÚS FRAGA, F.J.: "Teorías Arquitectónicas y discurso urbanístico: De las operaciones de "embellecimiento" a la reforma global de la ciudad en el siglo XVIII", *Ciudad y Territorio*, n.º 79, Madrid 1989.
- PAVIA, R.: *L'idea di città: Teoría Urbanística della città tradizionale*. Ed. Franco Angeli, Milán, 1994.
- BENEVOLO, L.: *La captura del infinito*. Ed. Celeste, Madrid, 1994.
- MONESTIROLI, A.: *La arquitectura de la realidad*. Ed. El Serbal, Barcelona, 1993.

**ORÍGENES Y REORDENACIÓN
DEL ACTUR LAKUA EN VITORIA-GASTEIZ.
DE UN PROYECTO DE “NUEVA CIUDAD” AL DISEÑO DE UN DISTRI-
TO RESIDENCIAL INTEGRADO, 1972-1990⁺**

*Ramón López de Lucio**

Los orígenes del Actur Lakua y su evolución hasta 1982

Los “Actures”, sigla de Actuaciones Urbanísticas Urgentes, se regulan a través del Decreto-Ley de 27 de junio de 1970, que, inicialmente, limitaba su vigencia a las áreas de Madrid y Barcelona y que, más tarde, se amplió a Vitoria y Cádiz. Como es sabido, este Decreto trataba de habilitar amplias áreas periurbanas en torno a las grandes ciudades, generalizando la *expropiación* por utilidad pública como instrumento básico, para hacer posible la oferta de un suelo planeado y urbanizado a precios razonables. El Decreto de 1970 intentaba conjugar la política de “new towns”, de suficiente tamaño y complejidad como para superar la fragmentada casuística de los Planes Parciales de iniciativa privada originados por la Ley del Suelo de 1956, con las prácticas intervencionistas en el mercado de suelo como mecanismo regulador de los precios de éste.

La ciudad de Vitoria fue en las décadas de los cincuenta y sesenta un claro exponente del rapidísimo proceso de concentración demográfica y desarrollo industrial típicos del moderno despegue de determinadas regiones del Estado: apenas rebasa los 50.000 habitantes en 1950 y en 1970 llega a los 137.000, alcanzándose un ritmo máximo en los sesenta (el 8,57 % anual), lo que supone, en la práctica, la duplicación de la población cada 10 años.

⁺ Artículo publicado en la revista *Urbanismo/COAM*, n.º 16, mayo de 1992.

* Universidad Politécnica de Madrid, España.

En marzo de 1972 se aprueba inicialmente por el Ministerio de la Vivienda el Proyecto de Delimitación del Actur y, tres meses después, se ratifica la decisión. Su superficie total es casi de 5 km² (466 Has.) y se prevé con capacidad para alojar 24.000 viviendas; se localiza en la inmediata proximidad a la ciudad existente, al otro lado de la Ronda de Circunvalación que limitaba la ciudad proyectada por el Plan General de 1963.

El proyecto realizado por el arquitecto Izquierdo Dobarco es de gran sencillez; en él se pueden rastrear resonancias de las últimas generaciones europeas de "new towns". Se trata de una retícula formada por cuatro grandes vías Este-Oeste y Norte-Sur. Este sistema conforma una serie de grandes supermanzanas de dimensiones cercanas a 650 x 350 m. Todas las vías se diseñan como bulevares con calzadas separadas y sección total de 32 m. a excepción de la gran vía Norte-Sur, conexión con la autovía a Bilbao por Altube, que alcanza los 92 m. A esta red rodada se le superpone una red peatonal que se sitúa equidistante de cada vía, de forma que fracciona las grandes supermanzanas en cuartos, todavía muy extensos, de 315 x 165 m. aproximadamente.

La distribución de usos es elemental. Prácticamente toda la primera banda de manzanas de borde con la circunvalación se destina a grandes equipamientos (escolares, deportivos, institucionales) y a espacios libres. Se pretende así individualizar la nueva ciudad, que por su situación es una mera expansión hacia el noroeste de la Vitoria planeada en 1963. Estos grandes equipamientos localizados en la banda meridional de Lakua estarían al servicio de ambas ciudades, razón que hubiera sido de mucho más peso si Vitoria fuese una ciudad desequipada o excesivamente densa. Al no darse tales circunstancias, esta decisión de proyecto se debilita, como comenzó a hacerse enseguida. El uso residencial se extiende a 11 polígonos (267 Has., el 57,25 % del Actur), uno de los cuales relativamente central, soporta además una importante cuota de volumen comercial y terciario, de forma que pueda convertirse en una especie de Centro Cívico-Comercial de acuerdo con la ortodoxia funcionalista de la época.

El desarrollo inicial del Actur es muy rápido; en 1973 se aprueba el Proyecto de Urbanización y su ejecución comienza a principios de 1974.

Se llega a un convenio con los propietarios iniciales del suelo que evitará la expropiación; a éstos se les concentraron sus derechos superficiales en cuatro polígonos completos y parte de un quinto, mientras que el resto de los polígonos residenciales y de equipamiento quedaron adscritos como propiedad municipal.

Aquellos se apresuraron a redactar los correspondientes Planes Parciales de sus polígonos que se aprobaron en 1975; asimismo, la empresa municipal de promoción de vivienda (Vimuvisa) desarrolló un Plan Parcial para uno de los polígonos públicos en 1974. En 1982, cuando comienzan los trabajos de revisión del Plan General de 1963, se han urbanizado por completo cuatro polígonos y desarrollado buena parte de la edificación en tres de ellos.

Los modelos formales de referencia de estos Planes Parciales hay que buscarlos en los principios del urbanismo moderno, aunque sus diseños concretos correspondan más bien a la etapa decadente y ecléctica de aquél. Se detectan algunos elementos comunes en todos ellos:

- Masiva utilización del *bloque abierto* en sus variadas formas: torres, láminas, grecas, etc.
- Casi total *falta de valoración de los bordes* de cada polígono (red arterial del Actur). Las edificaciones les ofrecen sus testeros o bien se distancian mediante la duplicación del viario (vías de acceso y playas de aparcamiento).
- Cada polígono trata de configurarse como "*unidad vecinal*" o *pequeño barrio autocentrado* en torno a sus propios equipamientos y zonas verdes.
- Se respetan, en términos generales, los itinerarios peatonales propuestos en el Actur, aunque sin valorarlos especialmente.
- La *red viaria* de cada polígono busca soluciones absolutamente particulares *sin apenas relacionarse con el resto*.

El conjunto de lo realizado configura una muestra poco atractiva de lo que podría llegar a ser la ambiciosa promoción del Actur: una colección de polígonos independientes, sin apenas interpelaciones funcionales o estéticas; una colección de torres o bloques de aspecto y carácter claramente suburbial pero sin las ventajas del suburbio de genealogía anglosajona: la baja densidad y la disponibilidad de espacios libres de propiedad privada (patios o pequeños jardines).

En 1976 la Caja Provincial de Álava, consciente quizá de la dispersión y baja calidad de las soluciones aportadas por los Planes Parciales de 1974/75, propone un *Concurso restringido* para la ordenación de tres polígonos de su propiedad, entre ellos el Cívico-Comercial.

Se invita a conocidos profesionales y se presentan siete propuestas, algunas de las cuales han sido profusamente divulgadas.

No es éste el lugar apropiado para realizar una valoración detallada pero sí cabría apuntar algunos temas básicos:

- La mayoría de los participantes extienden el área de actuación hacia el Sur, considerando que la conexión real con la ciudad existente es imprescindible.
- Cabría destacar la propuesta de *Fernández-Longoria* que combina con habilidad un gran eje peatonal comercial-residencial de traza quebrada con una serie de manzanas cerradas clásicas de baja altura; así como la de *Ferrán y Mangada* con su trama perfectamente reticular extendida a cinco polígonos completos enriqueciendo la morfología básica —la manzana cerrada— con variantes —manzanas subdivididas por su diagonal o meridiana—, cuya combinación permite una interesante jerarquización de itinerarios y la aparición de ambientes diferenciados.

- En el extremo opuesto la propuesta de *Solá Morales y Moneo* parte de una hipótesis radicalmente diferente: el nuevo barrio se acepta como *autónomo y voluntariamente suburbano*, denunciado lo que se consideran “falacia de la actual extensión urbana integrada”. Por ello se limitan estrictamente a los polígonos iniciales del concurso.

La ordenación deriva de la repetición indefinida de un esquema de manzana formado por hileras de viviendas dúplex superpuestas. Los posibles efectos de monotonía se intentan mitigar mediante la calidad y coherencia de la propia tipología. En este sentido esta propuesta —salvadas las diferencias de tipo y resultados espaciales— se podría relacionar con la de *A. Coderch* en cuanto a *la radical remisión al tipo arquitectónico* como generatriz del conjunto de la visión urbana.

La reordenación de Lakua proyectada en el Plan General de 1982/85¹

Uno de los temas básicos que abordó la revisión del Plan General efectuada en el período 1982/85 fue precisamente a la *reordenación global del Actur* a excepción de los tres polígonos que ya estaban en avanzado proceso de consolidación. La opción básica consistió en reducir en algo menos de 6.000 viviendas el volumen total de la operación, limitándola a unas *18.000 unidades*.

A la vez se efectuó una redistribución de esa cantidad residencial total en el conjunto del Actur suavizando la drástica división entre polígonos de equipamiento y residenciales, introduciendo 1.800 viviendas en la banda meridional de aquél con lo que se buscaba un contacto más estrecho con la ciudad interior a la Ronda a la vez que un paisaje urbano menos especializado.

El Plan General percibe Lakua como la gran oportunidad a corto/medio plazo que tiene la ciudad para redirigir su futuro. Partiendo de su concepción inicial como pretendida ciudad autónoma, compuesta por una colección de polígonos de bloques altos y amplias playas de aparcamiento, desconectados entre sí y carentes de toda unidad salvo la que proporciona la red viaria arterial, se trata de ofrecer una *imagen alternativa* basada en los principios siguientes:

- Diseñar una extensión más urbana a la vez que de menor densidad media. Se trata de conseguir que Lakua sea el Distrito Norte de la ciudad y no una hipotética “new town” marginal.
- Mantener la supermanzana o polígono como unidad eficaz de gestión y ejecución pero sin considerarlo necesariamente como un microcosmos autónomo y aislado.

¹ La revisión/Adaptación del Plan General de 1963 fue encomendada —a través del Concurso Nacional celebrado en 1982— al equipo dirigido por L. López de Armentia, R. López de Lucio y F. Velao Reyes. Fue aprobado provisionalmente en octubre de 1985 y, definitivamente, en junio de 1986.

- Proponer una expansión urbana de densidad media, alturas limitadas (4 o 5 plantas como media), espacios urbanos bien delimitados y continuos, jardines públicos singularizados y espacios libres de control y conservación privada.
- La actual Ronda de Circunvalación, una vez eliminado el tráfico de paso², se convertirá en una Gran Avenida urbana concebida como elemento de relación más que como barrera entre la ciudad “interior” y Lakua.
- En la primera banda de polígonos se mantienen algunos grandes espacios institucionales (la sede del Gobierno Vasco y su previsible ampliación) y de equipamiento (zona deportiva de 5 Has., parque de Arriaga, etc.), pero se introducen 1.800 viviendas (además de las ya programadas y, en buena parte construidas, en su sector occidental³.
- Al Norte de la calle Blas López se diseña una expansión estructurada por algunas referencias espaciales básicas que garanticen la continuidad y coherencia del conjunto: el gran parque zigzagueante que relaciona la Avda. Gasteiz con el Parque Lineal de Zadorra, atravesando las amplias supermanzanas de Lakua, y centrando la localización de los grandes equipamientos; los bordes de las calles actuales se prevén como ejes comerciales y terciarios, una red vinculante de vías reticuladas que aseguren unos niveles adecuados de conexión funcional y formal entre las distintas soluciones que acaben diseñándose en cada polígono.
- La redistribución residencial y la disminución del número total de viviendas permitirán la aparición de nuevas tipologías residenciales, como la vivienda unifamiliar en hilera o los bloques bajos en parcela independiente, junto con las más urbanas en manzanas cerrada o semicerrada de altura media y los bloques altos, en parte destinados a usos terciarios, alineados a lo largo de los principales ejes viarios.

En el Plan General se incluye además una propuesta de *gestión* cuya complejidad rebasa las posibilidades de exposición detallada en este texto; su médula consiste en asegurar el control público del diseño urbano en su conjunto y de la urbanización primaria, así como superficie capaz para unos 8.000 nuevos alojamientos.

Esto convertiría al Ayuntamiento *en el principal agente del crecimiento urbano en la década de la transición al nuevo siglo y propiciaría un notable cambio en la imagen urbana de la ciudad y en los modelos de vivienda accesibles a amplias capas de su población.*

² El Plan General recoge el proyecto —ya ejecutado en sus 3/4 partes a finales de 1991— de una nueva circunvalación con características de autopista al Norte de Lakua y del curso del río de Zadorra.

³ En los antiguos polígonos L-04 (SANSOMENDI) y L-05.

Las propuestas de diseño urbano de los Planes Parciales para los polígonos meridionales de Lakua: 1985⁴

En la última etapa de la redacción del Plan General, en 1985, se cuenta con la oportunidad de precisar sus contenidos formales y normativos a nivel de Plan Parcial en los dos polígonos situados al sur del Actur.

En el primero de ellos (de 18,70 Has.) convivirán una amplia zona deportiva y una importante reserva para equipamiento institucional con una zona destinada a alojar 522 *viviendas* que se ordenan, en torno a un espacio verde longitudinal, en seis manzanas de 62,50 x 62,50 (una de ellas destinada íntegramente a zona escolar).

El segundo Plan Parcial (25 Has.) integra la zona institucional existente (que aloja la mayor parte de las dependencias del Gobierno Vasco en Vitoria) y su previsible ampliación, un amplio complejo escolar, también en funcionamiento, un espacio residencial y terciario con capacidad para 1.268 *viviendas*. El conjunto se estructura en torno a dos grandes ejes perpendiculares —que de alguna manera recuerdan la primitiva ordenación de itinerarios peatonales del Actur— y a un tercer eje diagonal que prolonga la principal directriz de la Vitoria moderna (Avda. Gasteiz/calle Honduras) y la conecta con el futuro gran parque zigzagueante de Lakua. El ámbito residencial se ordena en manzanas idénticas a las del sector limítrofe (62,50 x 65,60 m y 62,50 x 25 m).

En ambos sectores cada manzana cuadrada albergará 96 *viviendas* y varios locales comerciales.

El aspecto más interesante es el juego de posibilidades *establecido en cada P.P. para la formalización de las volumetrías residenciales*.

En cada manzana, —definida por sus alienaciones exteriores, superficies edificables máximas residenciales y comerciales y número de *viviendas*— se pueden seguir dos *procedimientos alternativos*:

- a) Actuar puntualmente de acuerdo con una Volumetría Básica, prevista en el propio Plan Parcial, consiste en dos bloques paralelos orientados en dirección N-S. Se refuerzan los testeros (estableciendo el uso comercial en planta baja y ampliando su longitud hasta 18 m) de forma que adquieran un auténtico carácter de fachada. La altura de edificación prevista es de planta baja más cuatro pisos y ático retranqueado.

Esta Volumetría Básica ofrece ciertas posibilidades de modificación parcela por parcela, estrictamente acotadas en la propia normativa del Plan Parcial.

⁴ Encargadas directamente por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz al equipo responsable de la redacción del Plan General, arquitectos López de Armentia, López de Lucio y Velao Reyes que cuentan para estos Planes con la colaboración de A. Vélez Catrain y S. Escudier.

- b) Permitir la redacción de un *Estudio de Detalle* si existe acuerdo unánime y explícito entre todos los adjudicatarios de parcelas de una manzana completa.

En este caso las Ordenanzas del Plan Parcial definen un no menos riguroso sistema de normas encaminado hacia:

- La ordenación deberá consistir en dos bloques o bien en disposiciones en manzana cerrada o semicerrada. Se mantendrán los límites de altura.
- En todo caso el patio interior de manzana, de uso y conservación privados, deberá poder incluir un cuadro de 32,50 x 32,50 m².
- Se podrán introducir retranqueos respecto a las alineaciones exteriores hasta de cinco metros, pero se exige en los testeros una coincidencia mínima de cinco metros a lo largo de los primeros quince metros definidos por cada uno de los vértices de la manzana.

Se trata, por tanto, de salvaguardar determinadas concepciones espaciales básicas: la definición perimetral, el valor de los vértices como elemento ordenador del espacio público, la regulación y privacidad de los espacios libres interiores a cada manzana, etc.

Flexibilidad y formalización como opciones compatibles en los instrumentos de planeamiento urbanístico

Tanto el Plan General como en los Planes Parciales el objetivo básico perseguido consiste en permitir la máxima flexibilidad en las etapas posteriores de diseño, a la vez que determinar con claridad algunas directrices básicas de formalización *espacial*; el resultado de ambas exigencias se podría calificar como “*indeterminación acotada*”.

Así, en el Plan General se ofrecen unas directrices básicas tanto para el suelo urbanizable programado como para el no programado: directrices que se recogen en las fichas de ámbitos de planeamiento y en los documentos gráficos pertinentes.

A nivel de Plan Parcial se intenta una auténtica formalización del espacio público y privado sin recurrir al fácil expediente de las ordenaciones de volumen impuestas taxativamente. De ahí la alternativa, siempre abierta a nivel de manzana, de producir un diseño al que simplemente se le marcan unas reglas compositivas simples y claras, o bien de acogerse a unas volumetrías indicativas dentro de las cuales aparecen también determinados grados de flexibilidad.

De esta manera, —frente a la opción clásica entre “bloques impuestos” y meras “calificaciones pormenorizadas”—, surge esta *postura inmediata* que prevé el desarrollo mediante simples proyectos de arquitectura o bien a través de Estudios de Detalle complementarios a la normativa genérica del Plan Parcial.

Íntimamente relacionada aparece la *recuperación de formas urbanas clásicas*: la alineación, la calle, la plaza, el jardín interior, el patio de manzana semicerrado o

abierto, etc., sin que esto suponga la negación de los indiscutibles valores de la Arquitectura Moderna (insolación y aireación óptimas, proximidad al verde público y semiprivado, cierto grado de jerarquización viaria, etc.).

Cumpliendo estrictamente los estándares legales se ha conseguido intervenir la excesiva predominancia de los espacios abiertos de uso público no restringido⁵, tan característica del urbanismo moderno. Se intenta así *singularizar el espacio público*, evitando su dispersión o atomización, que ha acabado hurtándole un significado preciso en tantas experiencias realizadas en las últimas décadas.

En resumen, tanto en el Plan General como en los Planes Parciales de los sectores 1 y 2 de Lakua, se ha intentado ofrecer una solución a los clásicos problemas de configuración de la ciudad contemporánea, tratando de conjugar los aciertos de las diferentes tradiciones que han conformado la ciudad europea en el último siglo.

El desarrollo de los proyectos de edificación para las manzanas residenciales del Sector 1; 1990

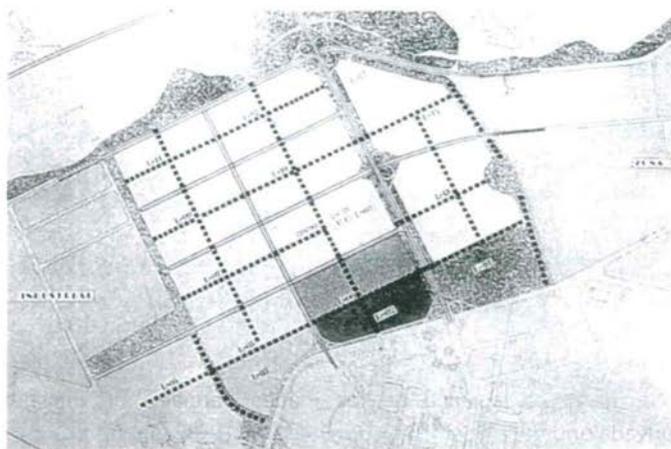
En pocas ocasiones es posible comprobar personalmente la validez de las opciones y propuestas de los documentos de planificación urbanística en el desarrollo de la última etapa en la construcción de la ciudad: los proyectos de arquitectura concretos. Esto ha sido posible en el sector de Lakua⁶ en el que profesionales de un mismo equipo a lo largo de un período de ocho años han intervenido en la redacción del Plan General, el Plan Parcial y de los Proyectos Básicos y de Ejecución para un total de 522 viviendas distribuidas en seis manzanas; los resultados son los que se ofrecen en la documentación gráfica anexa. Aquí solo cabe señalar como las posibilidades ofrecidas por el Plan Parcial han sido lo *suficientemente generosas* como para permitir un proceso de diseño arquitectónico razonablemente abierto, a la vez que unos resultados espaciales de conjunto muy fieles a los objetivos perseguidos en aquél.

La gran apuesta para el futuro inmediato del Actur consiste en verificar si las propuestas de ordenación generadas en el período 1982/85 son capaces de dirigir el conjunto de las posteriores operaciones de diseño urbano y de proyectación arquitectónica; y esto dependerá de la calidad y adecuación de tales propuestas pero también de la *voluntad política* por parte del Ayuntamiento de asumir las herramientas urbanísticas (Plan General y Planes Parciales), que él mismo encargó, subvencionó y aprobó. *El riesgo* —y hay importantes indicios de ello, desafortunadamente— es

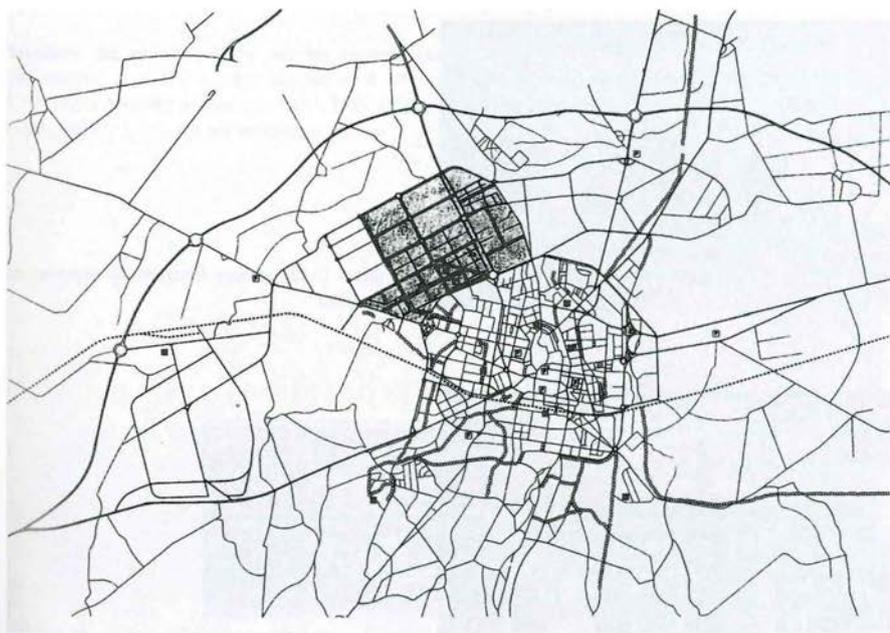
⁵ El conjunto del sistema de espacios abiertos (calzadas, aceras, plazas y zonas verdes públicas) se sitúa en el 46/47 % en ambos Planes Parciales.

⁶ Gracias al encargo realizado por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz de los proyectos de edificación de las seis manzanas de uso residencial del Sector n.º 1 a A. Vélez Catraín y B. Fairbanks, con la colaboración de R. López de Lucio.

que *vuelva a imponerse una mecánica fragmentaria y oportunista*, avalada por la, al parecer, inevitable mercadotecnia en torno a vitolas profesionales más o menos prestigiosas.



Proyecto Actur Lakua, 1972 (J.L. Izquierdo Dobarco).



El Actur Lakua, en el conjunto de la trama urbana de la ciudad y su entorno, 1990.



Polígono L-05: edificación bloque abierto, 1983.



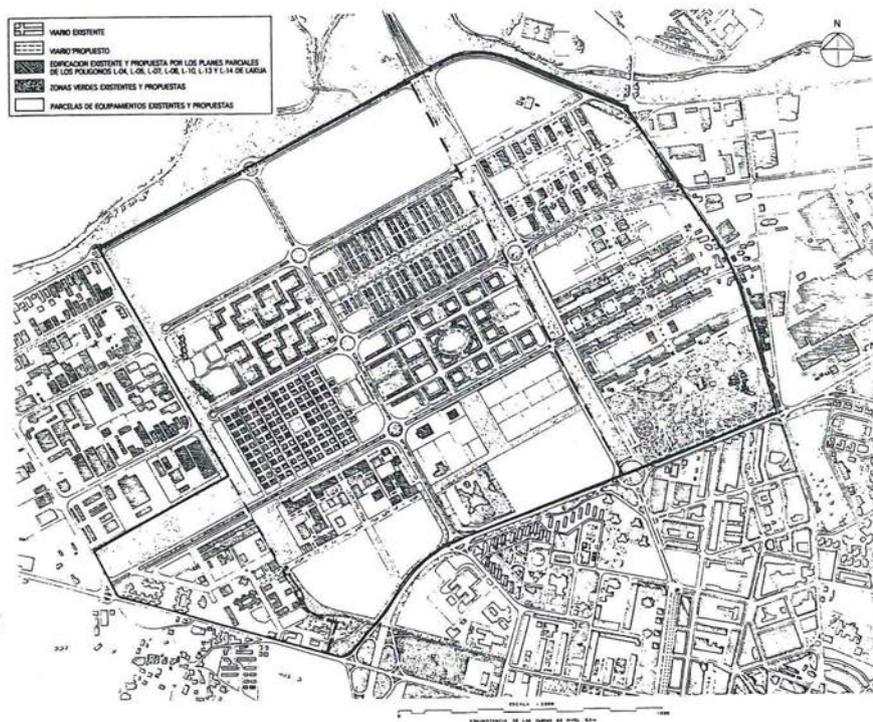
Polígono L-04 (Sansomendi): edificación borde norte del polígono, 1983. Apreciar la duplicación de viario y el tratamiento de "trase-ra" hacia el viario principal del Actur.



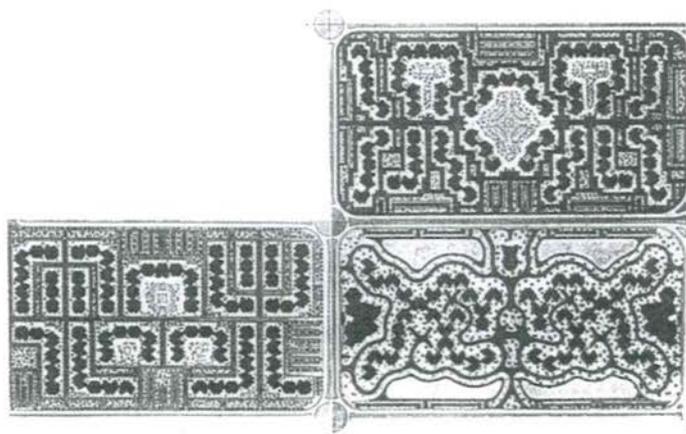
Polígono L-13: grecas lineales de bloques en altura, 1983.



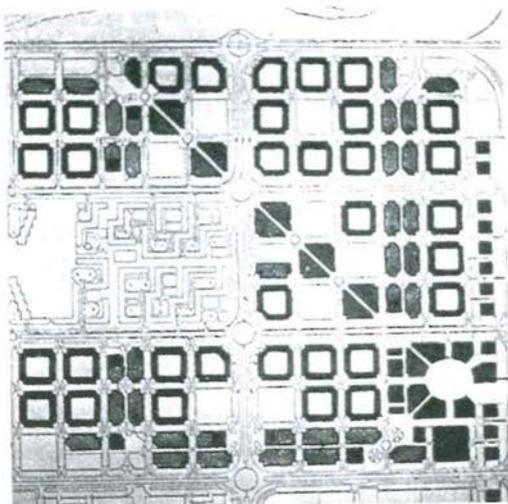
Polígono L-02: sede del Gobierno Vasco en Vitoria, 1984.



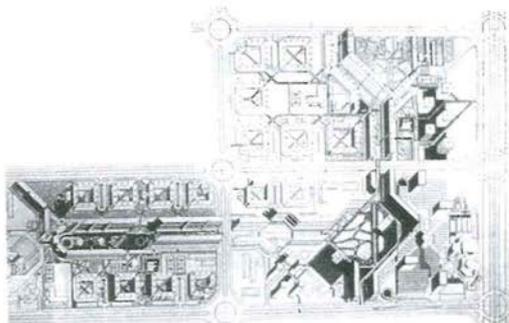
Mosaico del planeamiento parcial vigente en el sector central de Lauka, a finales de 1982. De arriba a abajo y de izquierda a derecha: polígonos L-09 (L. López de Armentia); L-10 (Solá Morales y Moneo); L-14; L-07 (Solá Morales y Moneo); L-08 (Bofill); L-13 (Ormaechea); L-03, L-02 y L-06, sin planeamiento parcial



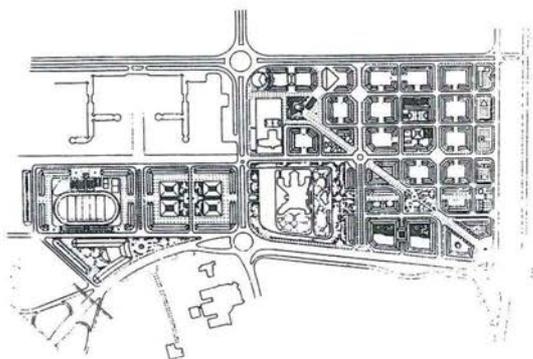
Concurso de 1977: propuesta de J.A. Coderch.



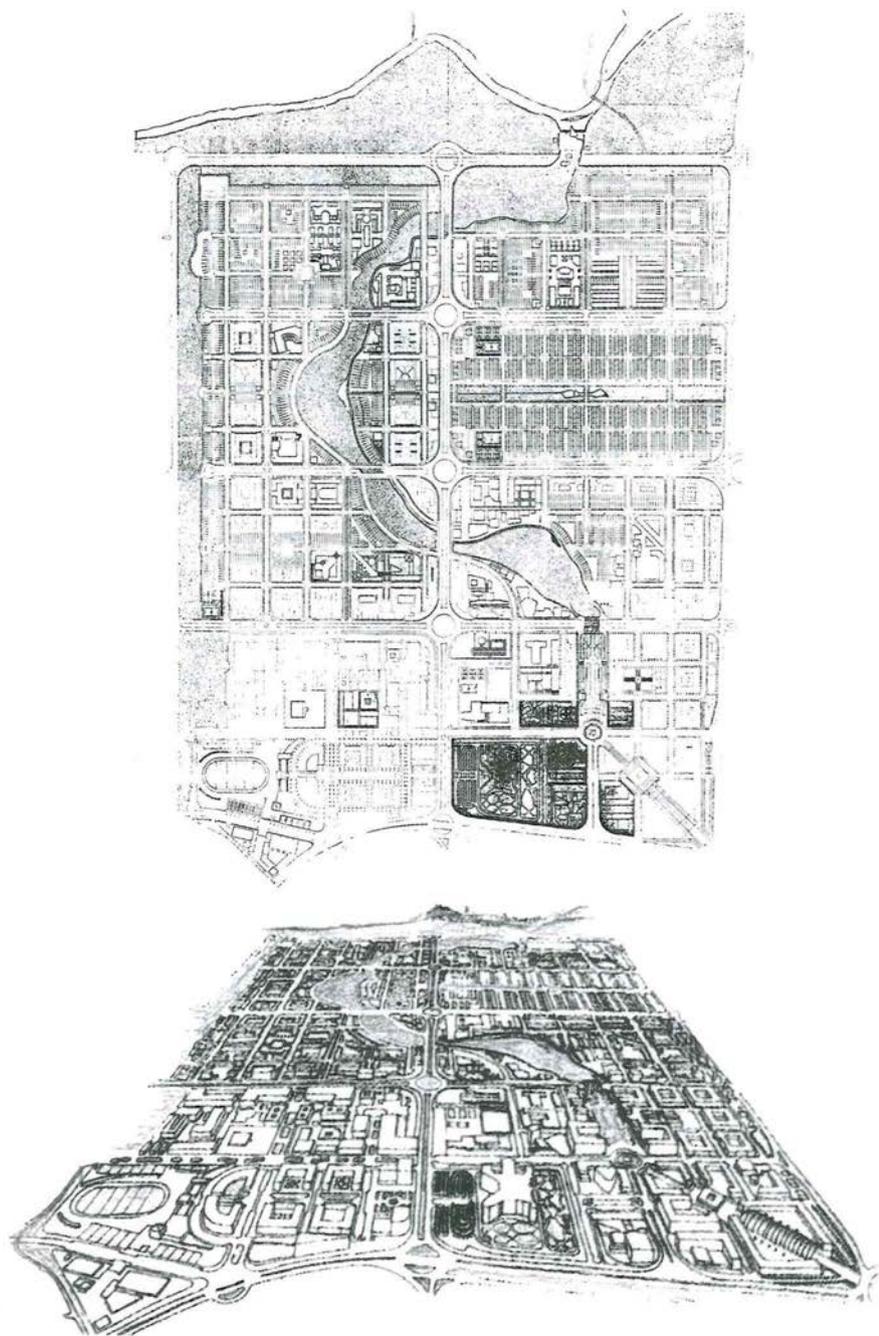
Concurso de 1977: propuesta de Ferrán y Mangada.



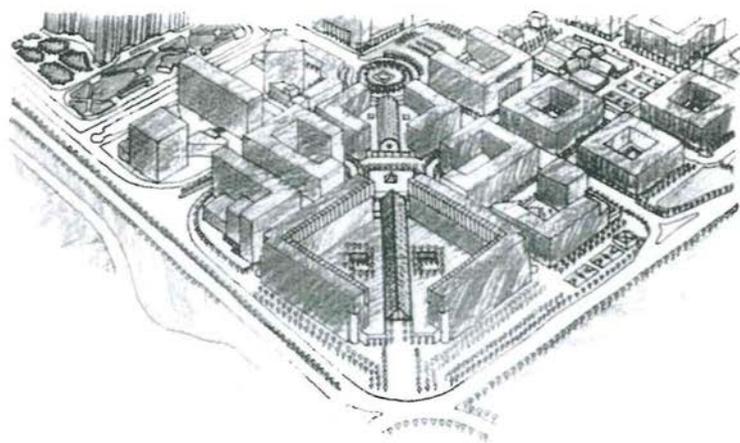
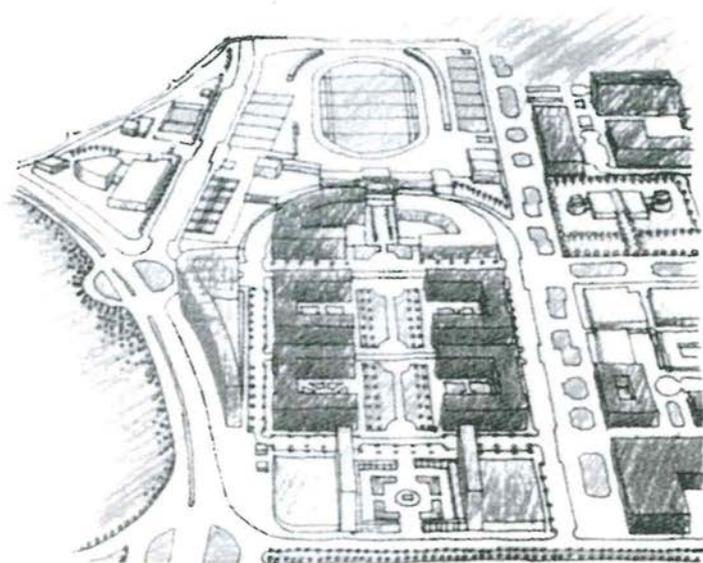
Concurso de 1977: propuesta de Fernández Longoria.



Propuesta para los polígonos meridionales del Avance de Plan General, 1983 (López de Armentia, López de Lucio, Velao Reyes y E. de Antonio).



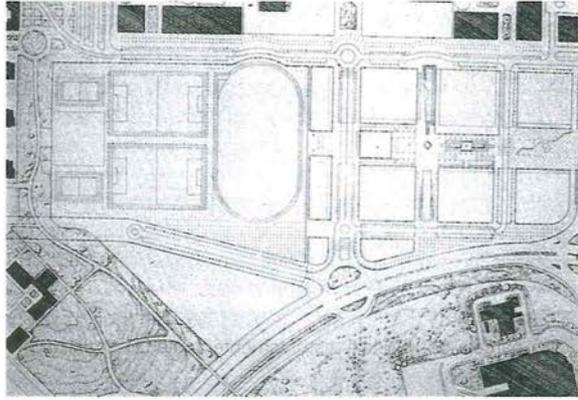
Propuesta para el sector central de Lakua del Plan General, 1984 (López de Armentia, López de Lucio y Velao Reyes, con la colaboración de A. Vélez).



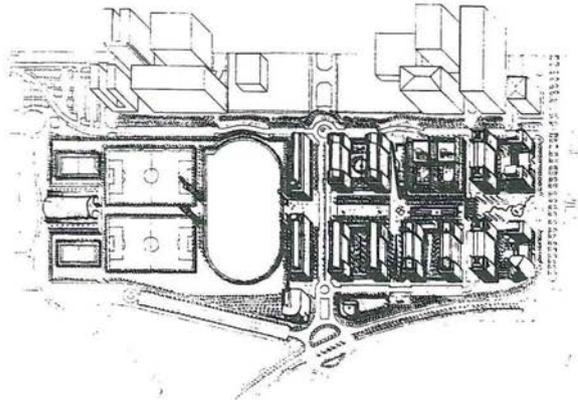
Propuesta para el sector central de Lakua, 1984; perspectivas aéreas.

Plan Parcial para el Sector 1 de Lakua (antiguo polígono L-03), 1985. (L. López de Armentia, R. López de Lucio, F. Velao, A. Vélez Catrain y S. Escudier).

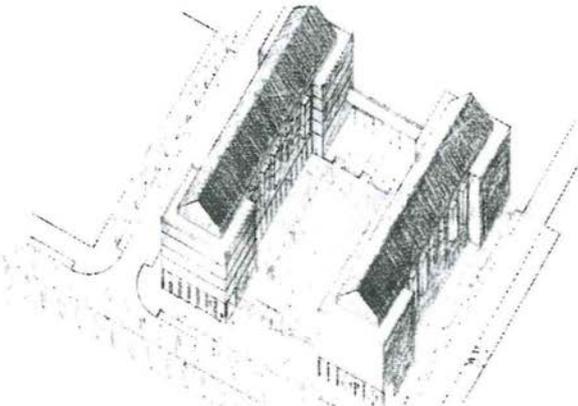
Alineaciones y tratamiento del espacio público.



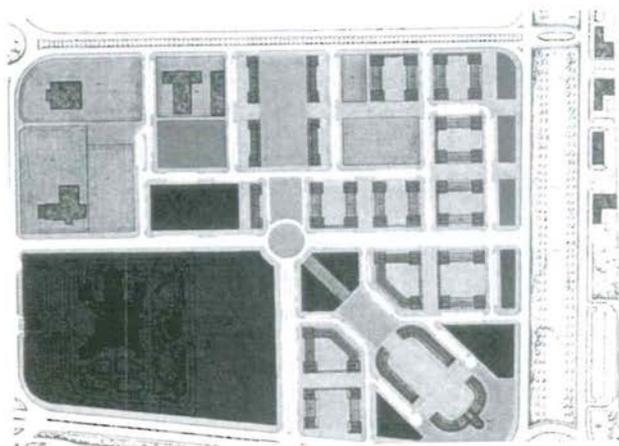
Axonometría indicativa del conjunto de la zona residencial.



Axonometría indicativa de la ordenación de una manzana tipo.



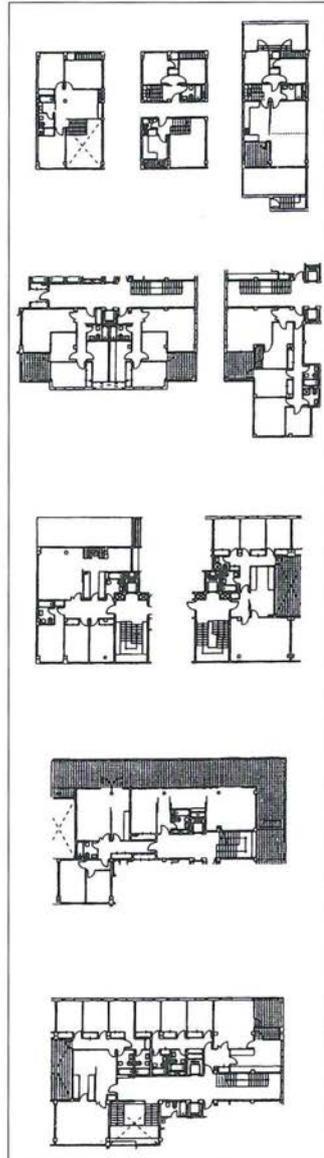
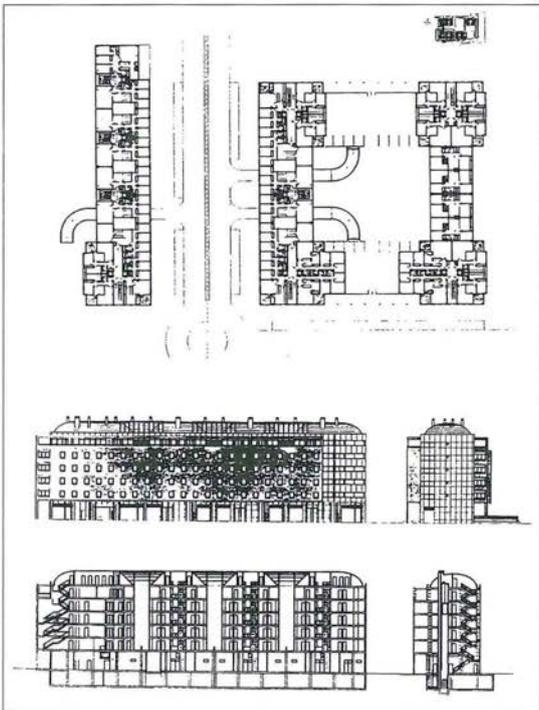
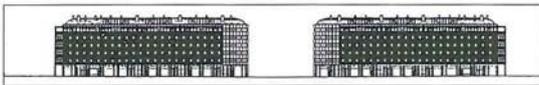
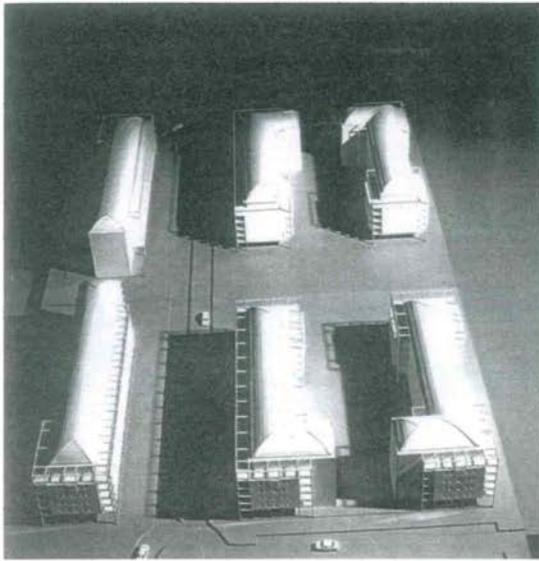
Plan Parcial para el Sector 2 de Lakua, 1985. (mismo equipo redactor del Sector 1).



Calificación pormenorizada y volumetría básica.



Manzana residencial tipo solucionada mediante la opción de volumetría básica.



Proyecto de 522 viviendas de V.P.O. en el Sector 1, 1990. (Geoplan: A. Vélez Catrain y B. Fairbanks, con la colaboración de R. López de Lucio).



Proyecto V.P.O. en el Sector 1, 1990. Perspectiva de conjunto de las edificaciones y la zona verde central.

PUEBLA: LA CIUDAD TRADICIONAL⁺

*Nicolás E. López Tamayo**

Nota introductoria

La ciudad de Puebla acaba de cumplir 469 años de haber sido fundada. La ciudad tradicional o histórica ha experimentado un largo proceso de transformación permanente, que algunas veces ha sido de franca destrucción indiscriminada. Así tenemos que en el siglo XVIII experimenta su primera gran transformación por la llegada del paradigma barroco y posteriormente en el siglo XIX, será objeto de su segunda gran transformación por los planteamientos neoclásicos y eclécticos traídos de Europa, en virtud de los planteamientos europeizantes del porfiriato.

En este sentido, la actualización, reciclaje y transformación de las ciudades es un proceso permanente ligado a los intereses de los actores sociales existentes en cada época y cada etapa de desarrollo del territorio de una ciudad.

Por estas razones el esquema de la ciudad tradicional permanece y se transforma según el ritmo de los intereses dominantes en cada etapa histórica, que necesariamente articulan al conjunto de las aspiraciones y exigencias de una sociedad determinada. Por tal situación, las ciudades además de sus edificios, calles y espacios públicos y privados, se organizan según los intereses de sus habitantes. Que sin embargo, no son un conjunto ahistórico, sino articulado según exigencias sociales, económicas, políticas y culturales.

De esta manera, la ciudad tradicional es síntesis de un proceso complejo en el cual confluyen variables de distinto orden y categorías que la convierten en objeto de

⁺ Texto presentado en el Curso de Doctorado: Ciudad, Territorio y Patrimonio, Universidad Iberoamericana, Golfo Centro, Puebla, México.

^{*} Arquitecto, Maestro en Planeamiento Urbano Regional, Doctor en Urbanismo. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.

investigación de diversas disciplinas entre las cuales se encuentran la arquitectura y la práctica urbanística.

A nuestro juicio, la ciudad tradicional es un objeto de diseño tanto urbano como arquitectónico que reclama una formación histórica, metodológica y práctica sólida. Ya que como afirmaba A. Rossi la ciudad es arquitectura y la ciudad se construye desde la arquitectura.

En este marco ubicaremos el presente texto, teniendo como objeto de reflexión a la ciudad de Puebla y particularmente a la llamada Zona de Monumentos. Está dividida en tres partes, en la primera ubicaremos los antecedentes históricos más relevantes, en la segunda trataremos de caracterizar la situación actual, destacando las últimas intervenciones que ha experimentado y en la tercera haremos una reflexión prospectiva acerca del futuro de la ciudad tradicional en el marco de los procesos de globalización y el resurgimiento de lo local.

Antecedentes del Problema

En términos generales, el problema de la ciudad tradicional surge de un hecho indudable. La mayoría de las ciudades latinoamericanas poseen en su estructura urbana actual zonas y sitios de importancia histórica y cultural en el ámbito nacional e internacional. Su origen se remonta al período de la dominación colonial española o portuguesa de los siglos XVI, XVII y XVIII. Esta situación ha propiciado un problema de gran actualidad, ya que han coincidido el centro urbano moderno y la ciudad tradicional histórica.

Dicha situación no sería problemática hoy en día, si el proceso de crecimiento y desarrollo de las ciudades se hubiera traducido en una integración entre la ciudad tradicional las necesidades creadas por el desarrollo de la urbanización contemporánea de los últimos cincuenta años.

No se trata sin embargo, de problemas entre dos tipos de ciudades, la tradicional y la moderna, en realidad los problemas han surgido por la forma y las modalidades que ha adoptado la integración-incorporación de las permanencias del patrimonio edificado de otras épocas, que aún existen, y las necesidades actuales de la sociedad contemporánea.

Por estas razones, abordar los problemas de la ciudad tradicional implica dilucidar las relaciones entre el proceso de urbanización y la ciudad tradicional lo que conduce a ubicar el problema del diseño e intervenciones en esta parte de la ciudad actual.

Desde un punto de vista metodológico, la ciudad tradicional ha experimentado tres grandes transformaciones, a saber: una de carácter morfológico, en donde las arquitecturas antiguas son sustituidas por contemporáneas; otra de carácter funcional, en la cual la polifuncionalidad de la ciudad tradicional es sustituida por las actividades terciarias y una tercera transformación, de carácter social, lo que impli-

ca la expulsión hacia la periferia de los estratos de población económicamente más débiles. (Campos, 1981).

Estas grandes transformaciones se ubican en el marco de la evolución de la ciudad en su conjunto, bajo la dinámica de las leyes de la acumulación de capital, que involucra las leyes y la dinámica de la promoción inmobiliaria, la acción del Estado, el precio del suelo y las tendencias arquitectónicas existentes. Pero sobre todo las exigencias del capital y de los sectores sociales dominantes. Aunque este proceso se ha visto revestido de tres tipos de conceptos ideológicos: la conservación, la renovación y la rehabilitación del patrimonio cultural y edificado. Lo que se ha traducido en sendas intervenciones destructivas y transformadoras denominadas planes, programas y proyectos de intervención urbanística, que persiguen más el interés de refuncionalización que de una conservación real y eficiente del patrimonio construido.

En este contexto, el estado de Puebla posee una importancia en el ámbito nacional e internacional, ya que conserva innumerables manifestaciones culturales e históricas que se localizan tanto en la ciudad capital como en las ciudades de su área de influencia regional, entre las que destacan Cholula, Atlixco, Huejotzingo, Tepeaca, Tecamachalco, Tehuacán y otras más. Lo que ha producido una buena cantidad de investigaciones sobre el tema del patrimonio y su conservación.

De igual manera se debe señalar que el problema de la ciudad tradicional y su vigencia ha sido el centro de interés tanto de acciones gubernamentales en sus distintos niveles, como de la sociedad en su conjunto, interesados en rescatar, conservar, proteger y preservar el patrimonio edificado aún existente, principalmente al relacionado con la ciudad de Puebla.

La ciudad tradicional de Puebla se ha denominado jurídicamente la Zona de Monumentos y urbanísticamente el Centro Histórico. Con relación a la primera denominación, según el Decreto Presidencial del 18 de Noviembre de 1977, la zona de monumentos tiene una extensión de 6.99 km², conformada por 391 manzanas y 2619 edificios de valor histórico y arquitectónico. Por esta situación fue declarada zona de interés nacional. Posteriormente en 1987 fue declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, lo que destaca aún más su importancia y valor como ciudad tradicional e histórica de valor patrimonial.

A pesar de esta importancia, prácticamente desde su fundación hasta nuestros días, la ciudad tradicional se ha transformado y destruido al ritmo de la urbanización de cerca de medio siglo de existencia y de los intereses particulares y públicos existentes en todas las fases de su evolución moderna y premoderna.

Para el caso de la ciudad de Puebla, se pueden distinguir cuatro grandes etapas de la evolución de la ciudad tradicional.

La primera, de 1940 a 1960 en la que se dio un proceso de destrucción y transformación de los inmuebles históricos y de partes importantes de la Zona Monumental. No existió una preocupación por la conservación del patrimonio edificado de la

ciudad tradicional prevaleciendo las ideas modernizadoras del funcionalismo en su etapa inicial.

La segunda, que va de 1960 a 1977, en la cual se buscaron usos alternativos a los inmuebles históricos, lo que modificó el uso de suelo, cuidando de alguna manera las estructuras arquitectónicas aún existentes. Termina esta etapa con el Decreto de Zona Monumental y consigo la protección jurídica del patrimonio.

La tercera que va de 1977 a 1986, en que se instrumentó paulatinamente un proceso de desconcentración comercial y de servicios, en el marco de acciones de reordenación y refuncionalización del conjunto de la ciudad. Esto provocó entre otras cosas, una nueva valorización del suelo urbano, y en consecuencia, una nueva migración de sus antiguos habitantes y cambios de uso de inmuebles con valor patrimonial.

La cuarta que comprende de 1986 a la fecha, en la que el desarrollo urbano se vuelve problemático, tanto para los ciudadanos como para los gobernantes. Aumentando el déficit y las carencias de servicios y equipamientos colectivos, expansión territorial acelerada, cambios no controlados en usos del suelo y en las intensidades de utilización. (H. Ayuntamiento de Puebla. 1995) Debe señalarse, que en los últimos seis años se implementaron acciones agresivas de renovación urbana en el marco del Programa de Desarrollo Regional Angelópolis, cuyas intervenciones en la ciudad tradicional tienen que evaluarse tanto en las propuestas de planificación como en sus intervenciones específicas.

De igual manera se debe destacar que, en esta última etapa, se han realizado cinco planes o programas vinculados a la conservación de la Ciudad Tradicional y se han intervenido una buena cantidad de edificios públicos y privados, para diversos usos.

Problemática actual

En la actualidad la Ciudad Tradicional sintetiza una problemática compleja, ya que desde sus orígenes ha sido un modelo del urbanismo novohispano y ha experimentado transformaciones por ser la sede principal de la actividad social, económica, cultural y política de la cuarta metrópoli del país.

Esta importancia histórica y urbanística se ve complementada por su papel de centro urbano de una ciudad que extiende su influencia hacia catorce municipios, seis de los cuales pertenecen al sur del vecino Estado de Tlaxcala.

Por esta razón, el desarrollo urbano metropolitano de las últimas décadas ha provocado fuertes presiones hacia la ciudad tradicional, que se han manifestado en fenómenos diversos de base territorial que han transformado y destruido el patrimonio edificado.

En la actualidad la zona de monumentos comprende cerca de 700 hectáreas, divididas en 399 manzanas, 6629 lotes en donde viven cerca de cien mil habitantes.

Según el Programa Parcial de Desarrollo Urbano y Conservación del Centro Histórico, publicado en el Periódico Oficial del 1 de Diciembre de 1995, elaborado por el autor para el H. Ayuntamiento de Puebla, existían 2767 inmuebles de valor y 3862 sin valor. De los cuales el 49.22% tienen dos plantas y 35.64 % son de un nivel; el 69.26% están habitados, el 23.35 % están habitados parcialmente y el 7.4% están deshabitados.

El área construida de la ciudad tradicional es de 354 Has. en planta baja y en planta alta de 443 Has. Lo que da como resultado un área de cerca de ochocientas hectáreas de construcción que en su mayor parte se encuentran subutilizadas o en franco deterioro.

En este territorio, se ubica una problemática que se puede sintetizar en los aspectos siguientes:

- a) La ciudad tradicional constituye el núcleo central de una zona metropolitana de importancia regional, debido a su localización estratégica entre el Golfo de México y la zona oriente del centro del país con la Ciudad de México como punto nodal dominante. Esta situación tiene raíces históricas desde su fundación en la época colonial y a las ventajas estratégicas de su emplazamiento.
- b) El sistema urbano de la ciudad tradicional se encuentra conformado por dos zonas determinadas históricamente: la parte central que corresponde al antiguo asentamiento español al poniente del Bulevar Cinco de Mayo y los barrios tradicionales, ubicados tanto al oriente como al norte de la ciudad original. La primera es el espacio de actividades comerciales y de servicios y, la segunda, tiene una diversidad funcional donde prevalece el uso residencial y una pauperización urbana importante.
- c) Desde el punto de vista socioeconómico, la ciudad tradicional ha experimentado un largo proceso de concentración de actividades, que aunado a una falta de administración y gestión adecuadas han provocado deterioro notable del patrimonio edificado, del medio ambiente, de la imagen urbana y de la calidad de la vida.
- d) Urbanísticamente son notables los problemas de vialidad y transporte, cuyo origen se remite a una falta de accesibilidad, ya que siete de cada diez poblados tienen como punto de referencia a la ciudad tradicional. El uso del suelo predominante es el mixto y de vivienda lo cual ha garantizado la conservación de las relaciones sociales. En infraestructura, son notables las deficiencias del drenaje y la dotación de servicios municipales. El equipamiento urbano más relevante es el comercial y de servicios públicos.
- e) La ciudad tradicional ha sido objeto de la atención gubernamental. Sin embargo, las acciones han sido sólo para demarcar el territorio, mejorar su imagen o para expulsar a sus habitantes, pero no para evitar su deterioro y garantizar su conservación.

- f) A pesar de lo anterior la ciudad tradicional poblana conserva su traza colonial casi íntegra, su perfil urbano, y sus edificios del siglo pasado y de la primera modernidad, situación que ha delineado su prestigio e importancia local, nacional e internacional. Lo cual nos lleva a plantear la necesidad de asumir el problema de la ciudad tradicional en una óptica diferente, comprendiendo los nuevos procesos que se están dando como el de la globalización y el desarrollo local, en el marco de las propuestas del modelo del proyecto urbano integral y complejo.

El futuro y sus exigencias

Los procesos de globalización y de cambios en los patrones culturales de las sociedades actuales nos plantean a los arquitectos y urbanistas una reflexión más profunda y sistemática en relación con el patrimonio de la ciudad tradicional. Lo cual implica asumir un nuevo paradigma de intervención y una visión de largo plazo, teniendo como eje la calidad de la vida de la población y el desarrollo sustentable de la ciudad en su conjunto.

En este sentido los cambios de la economía nacional y su inserción a escala regional e internacional, así como la implementación creciente de políticas estatales neoliberales, plantean nuevos retos y exigencias para la conservación de la ciudad tradicional como vehículo de conocimiento, de identidad y de unificación de la cultura nacional.

Por estas razones se pueden exponer las recomendaciones siguientes:

1. Hacia el Estado y sus instancias gubernamentales, el establecimiento de políticas de conservación y de rehabilitación como partes sustantivas de las políticas territoriales, sociales y económicas. Es pues importante, redefinir la política de protección y preservación de las identidades nacionales y locales que involucren a las arquitecturas y las ciudades tradicionales.
2. La necesidad de reconvertir el desarrollo económico depredador en la ciudad por uno socialmente sustentable, que considere entre otros aspectos, a la ciudad tradicional y su patrimonio construido como prioritario, ya que es un territorio que ha sido producto de muchas generaciones de poblanos.
3. La sociedad civil debe de convertirse en el actor principal en las tareas de conservación y de rehabilitación de la ciudad tradicional. Lo cual no es únicamente una necesidad cultural, sino de protección y de mejoramiento del marco de vida de la población.
4. Los arquitectos y urbanistas, vinculados al problema de la conservación y adecuación de la ciudad tradicional, deben de replantear sus enfoques, métodos y soluciones de los objetos de transformación de su práctica profesional, para buscar soluciones de proyecto más justas socialmente hablando, vinculadas a las nuevas situaciones y transformaciones de las ciudades tradicionales y su incorporación al desarrollo urbano futuro.

5. Las escuelas de Arquitectura y de Urbanismo deberán promover la educación de los futuros diseñadores sobre la base de una formación teórica, metodológica y práctica sólida, con un compromiso social de rescate y preservación de la ciudad del pasado, presente y la que se construirá en el futuro. Solamente así la utopía estará al alcance de la mano nuevamente, para construir y conservar la ciudad del siguiente milenio, en una visión de largo alcance.

Referencias bibliográficas

ROSSI, A.: *La arquitectura de la Ciudad*. Ed. Gustavo Gili, España (varias ediciones).

CAMPOS VENUTI, G.: *Urbanismo y Austeridad*. Ed. Siglo XXI, España, 1981.

H. AYUNTAMIENTO DE PUEBLA.: *Programa Parcial de Desarrollo Urbano y Conservación del Centro Histórico*. 1995.

SOBRE LA ARQUITECTURA DEL ESPACIO PÚBLICO CONTEMPORÁNEO⁺

*Juan Luis de las Rivas Sanz**

Espacios renovados en las viejas ciudades

En los años 80 y, sobre todo, en los 90, muchas ciudades de Europa Occidental han experimentado una eclosión de intervenciones en espacios públicos, a veces de nueva creación. La hipótesis de este escrito es que, en sustancia, se trata de transformaciones y adaptaciones de espacios preexistentes. Pertenecen a un proceso más amplio, que algunos han interpretado como un renacimiento de los centros urbanos, y que afecta al conjunto de la ciudad existente, sometida a una intervención permanente con numerosas acciones de proyecto: infraestructuras, museos, centros culturales, transporte público, peatonalizaciones, aparcamientos, áreas de ocio y de servicios comerciales, etc.

Simultáneamente la periferia sigue sometida a una lógica expansiva, fundada en una mejora sistemática de las infraestructuras y de la calidad de los servicios, pero desarticulada o, en el mejor de los casos, beneficiándose de una recuperación de las estructuras del paisaje existente. En algunos casos las ciudades europeas se acercan a las de Norteamérica, con su singular *view from the road*.

La arquitectura que ha transformado estos espacios no dispone de un sistema estable de referencias, incluso puede detectarse cierta desorientación en ellas. La recomposición de los espacios urbanos carece de razonamientos urbanísticos estrictos y las ideas básicas que la fundan pertenecen a otro tiempo, aunque convivan con un debate contemporáneo sobre la ciudad muchas veces sin correspondencia con el

⁺ Texto presentado en el Symposium "Espaces publics, architecture et urbanité" organizado por el Centre Jacques Cartier. Chambéry, diciembre 1999.

* Universidad de Valladolid, España.

carácter de la acción. De hecho la principal motivación de la acción, la justificación de las intervenciones, está en una concepción comercial de lo urbano inmersa en la definida “competencia” entre ciudades y en determinada percepción de la calidad de vida, de corte ambientalista y centrada en la imagen supuesta que aquella “debe” tener. La oportunidad ha sido ofrecida por una bonanza económica que está permitiendo grandes inversiones.

Sin embargo se interviene a partir de ideas generadas antes y en otro contexto, el de los años setenta, con sus frutos teóricos concretos: la memoria histórica, la necesidad rehabilitadora, la reconstrucción crítica, el sentido del lugar, la necesidad de vitalidad y mezcla en los espacios urbanos o, incluso, la importancia social del espacio público. Todo ello y ahora con un fondo de reivindicación ecologista que no se sabe cómo aplicar en la práctica.

La euforia que se ha generado en tantas ciudades, al comprobar el propio potencial transformador —Londres, Berlín, Barcelona, Lyon, Bilbao...—, confunde y facilita una perspectiva arquitectónica más cercana al edificio —al contenedor— y a algunas partes centrales de la ciudad que al espacio urbano en su conjunto. Por eso, lo contradictorio de este aparente triunfo renovador, está en que los espacios públicos más atractivos siguen siendo los de la ciudad heredada, sometidos a un maquillaje contemporáneo efectivo, a la novedad de su mobiliario, aprovechando los valores espaciales recibidos que permanecen. Y ello es indiscutible para la gente, que se sigue identificando con los espacios de la memoria, ahora transformados, con los lugares y las calles de las ciudades históricas.

El potencial de la arquitectura para crear un lugar público parece, así, en entredicho. Permanece la necesidad de las ruinas y se esconde la posibilidad de un nuevo paisaje intencional, asociado a una cultura general que le ofrezca sentido.

El olvido del funcionalismo

La ciudad europea construye su esplendor en el siglo XIX a partir de la escala humana y de la interacción de los nuevos espacios con los de la ciudad tradicional, entre el bulevar y la plaza.

El paradigma perceptivo de dicho espacio era el paseo, en cuanto acción que interpreta un espacio, capaz incluso de convertirse en protagonista, en lugares como la Alameda o el Prado castellanos, pero sobre todo en la calle donde el *flâneur*, el *stroller*, el paseante ocioso deambula distraído, disfrutando de la ciudad sin destino útil concreto. Un espacio donde el pintor de la vida moderna de Beaudelaire descubre sus nuevos paisajes ansiosamente. La ciudad compone el escenario de la vida moderna.

Pero la ciudad actual encuentra hoy su paradigma en temas que la crítica ha consolidado ambigua e imprecisamente: los no-lugares o espacios de flujos y los lugares del ocio —casi siempre contenedores— determinados por una cultura del espectáculo y por un ciber mundo emergente. El efecto Beaubourg se cumple en una rea-

lidad aparentemente dinámica y desde luego veloz, donde el espacio está mercantilizado y en el que, siguiendo con las interpretaciones que la cultura francesa ha ofrecido, el paisaje de acontecimientos desaparece tras la falsa promesa de la tecnocultura destapada por Virilio¹. En definitiva, se trivializa el significado.

De la cultura del paseo y del aprender a perderse en la ciudad, como Walter Benjamin propuso, se ha pasado al espacio, espectáculo vigilado, del mercado.

No olvidemos que la sustancia de lo público, tanto en la sociedad como en el espacio, tiene que ver con la representación, no de algo o de alguien, sino como la medida de identificación y de reconocimiento. Aunque dicho reconocimiento sea simplemente emocional. No en vano Gordon Cullen en su aproximación directa al paisaje urbano prestó singular atención a un espacio público amable para todos, "*a square to every taste*" (1947).

Mi hipótesis de trabajo se completa con otra afirmación: el movimiento moderno, el funcionalismo, no prestó atención especial al espacio público como problema de arquitectura. Su aproximación al espacio público fue o bien estructural —el sistema de espacios públicos—, o bien residual —el espacio libre que hay entre los edificios—. Si acudimos a algunos proyectos urbanos representativos de la primera gran arquitectura moderna, como El Ronkin en Amsterdam de C. Van Eesteren o la propuesta para la Alexanderplatz de Mies Van Der Rohe, comprobamos que el espacio público es un vacío semiabstracto. La excelencia del proyecto propuesto para organizar la arquitectura, salva en esos casos; pero ¿si la arquitectura no es excelente?. Sólo queda el vacío. Y no creo que pueda decirse que cualquier espacio vacío es, sin más, espacio público.

No recuerdo, en los grandes arquitectos del Movimiento Moderno, ningún proyecto relevante de plaza o de calle que no sea resultado directo de su arquitectura. El proyecto del espacio público era una consecuencia de una arquitectura centrada en los edificios. Tampoco recuerdo gran entusiasmo de estos arquitectos por el mobiliario urbano.

Sólo existe un reducto del espacio público en el grupo residencial y en la escala del barrio, donde la concepción residual se enaltece. Pero tampoco encontraremos grandes ejemplos salvo casos como la herradura de la *Siedlungen Britz* de Taut, con evidente voluntad de forma, o los centros cívicos de las primeras *New Towns* inglesas y nórdicas, comenzando por el Harlow de Gibberd.

La consecuencia de este olvido ha sido la irrelevancia del espacio público en las partes nuevas de la ciudad contemporánea, su reducción funcional a espacio de maniobra, que la arquitectura ha proyectado en y para una ciudad real, y que se acentúa cuando esa arquitectura es trivial o mediocre. Allí domina la publicidad,

¹ No debo ser yo quien comente aquí las ideas de J. Baudrillard o de M. Augé, pero sí quiero rendir homenaje a Paul Virilio, al que siempre leo con interés y del que admiro su inconformismo y que se considere a sí mismo un urbanista. Ver su idea de un paisaje de acontecimientos en *Un paysage dévénements*, ed Galilée, 1996, y *Cybermonde, la politique du Pire*, ed. Textuel, 1997.

entre *containers*, y el espacio público se desplaza desde los espacios abiertos, desde las afueras, hacia el interior de nuevos complejos edificados, el *mall* comercial o incluso el museo.

Por eso la nueva cultura del espectáculo acude a espacios preexistentes, porque su potencial es mayor, porque ya contienen una gran cantidad de referencias y de significados. Complaciente con un ciber mundo sin forma precisa, siempre localizado en el interior de la máquina y del edificio, la ciudad del ocio reclama nuevos usos para el espacio público histórico, versátil y dinámico, ya sea en la plataforma despejada frente al Beaubourg o en la escalinata, convertida en pasarela, de la Piazza d'Espagna.

Es verdad que a veces, un espacio "casi nuevo" sobresale, como la plaza de Sants, proyectada por Piñón y Viaplana en Barcelona y concebida como gran hall de la estación ferroviaria subterránea. Lo mismo sucede con algunos nuevos espacios de borde recompuestos, como la marina de la Villa Olímpica o la ribera neoyorkina del Hudson, en el entorno de Battery Park, y en otros tantos casos de eficientes secuencias de lugares públicos, fundamentalmente sobre los *waterfronts* recuperados. Pero aquí sí que hay un argumento urbanístico, de reestructuración urbana profunda.

Y desde luego sobresale la incorporación reciente del paisaje como asunto de la arquitectura en nuestras ciudades —sin la tradición que tienen los norteamericanos—. Porque es en los espacios públicos de tipo jardín o parque donde se están realizando los verdaderos logros en nuestras ciudades.

Pero eso es otro tema ya que aquí me refiero a la contemporánea euforia por el espacio público arquitectónico, más mineral e intra-urbano.

Siguen siendo los espacios públicos de nuestras ciudades históricas, revisitados y con su nuevo maquillaje, los que verdaderamente parecen atractivos. Ahora bien, también lo son en la medida en que están siendo reinterpretados con mucha más libertad que en otras ocasiones.

El aparato crítico de finales de los ochenta, con su propuesta analítica morfo-tipológica, había hecho creer que el espacio podía ser reproducido sistemáticamente en función de un conocimiento preciso de su génesis. Nada más lejano de la realidad. Y ha sido el relajamiento del postmoderno, su ausencia de autocritica, el paso necesario para actuar con formas proyectuales más vigorosas y, a la vez, despreocupadas. Aún así, tanto las nuevas condiciones económicas como ideologías supuestamente abiertas, defensoras del collage y del fragmento, han sido exitosas por la fortaleza de los espacios elegidos para transformar, de origen histórico, y a pesar de la parafernalia exaltada de los elementos auxiliares: farolas, bancos, kioscos, pavimentos justificados por la refuncionalización del espacio.

Proyectar un lugar, el potencial arquitectónico del espacio abierto

La cuestión clave siempre va a estar en cómo la arquitectura es capaz de crear un lugar relevante, cómo es capaz de generar valores que no estaban necesariamente

predeterminados. La cuestión está en la relevancia, *per se* y no derivada, del espacio público contemporáneo.

En un conocido poema de Wordsworth he creído encontrar respuesta a eso que Alexander Pope denominaba el espíritu del lugar, el *genius loci*, alguien que siempre debería ser consultado. Una respuesta que manifiesta cómo el lugar responde con elementos que le pertenecen a la vez que con otros que no le pertenecen porque son puestos por nosotros. Crear lugar sería crear las condiciones que hacen posible esa acumulación de significados². Existe un condicionante previo, y por otro lado muy básico, que se da en cualquier lugar que reconocemos relevante: su capacidad de emocionar. Y, en su subjetividad, esta capacidad tiene también cierto perfil racional. En "*Lines*"³ el poeta recuerda su vuelta a un espacio de su juventud, la ribera del Wye junto a la vieja abadía de Tintern, han pasado cinco años y de nuevo siente *thoughts of more deep seclusion; and connect/ the landscape with the quiet of the sky* volviendo allí con la imaginación encuentra *that blessed mood*, ese ánimo bendito, el único capaz de aliviarle, cuando estaba lejos de allí, de la pesada y fatigosa carga de un mundo ininteligible. Allí descubre ese ánimo sereno en el que los afectos nos conducen amablemente.

Sin duda ese paisaje no significaba lo mismo para otros lugareños, pero la posibilidad de significar es la que encuentra en el poeta un espléndido argumento. El poema desvela la capacidad no ya evocadora del lugar, sino atribuidora de sentido, su poder de desvelar algo de la propia identidad.

Podríamos poner ejemplos literarios de otras épocas, así pienso en el moribundo Virgilio que interpreta Hermann Broch o en Petrarca y su paisaje provenzal, lejos de Italia, ascendiendo el monte Ventoux cerca de Avignon o en Vaucluse, en el nacimiento del río Sorgue, descritos en sus sentidas y ricas cartas imaginadas. Pero esa propiedad de los lugares ¿está siendo creada por la arquitectura?. La literatura demuestra que las ciudades históricas la tienen y que muchos lugares complejos también, como la Nueva York de poetas como García Lorca y José Hierro. Pero centrémonos en la arquitectura.

En su colaboración con el arquitecto Peña Ganchegui, el escultor Chillida consiguió crear con su Peine de los Vientos, en San Sebastián, un lugar de este tipo⁴. Al final de la playa, profundamente humanizada, y en su extremo más salvaje, el espacio público surge como un pedestal de la naturaleza y como un mirador hacia el mar

² Ver mi libro *El espacio como lugar. Sobre la naturaleza de la forma urbana*, Universidad de Valladolid, 1992. La arquitectura actual manifiesta una sólida voluntad de arraigo, como incluso arquitectos como Steven Holl lo indican en ideas diversas, como su *Anchoring*.

³ En "Lyrical Ballads with a Few Other Poems", de 1798, recogido de la edición bilingüe *Baladas Líricas*, W. Wordsworth y S.T. Coleridge, Monte Avila ed., Caracas 1985.

⁴ Reconocido internacionalmente, ver por ejemplo el final del artículo de K. Frampton en WREDE, S. Y ADAMS, W.H. (eds.), *Denatured Visions. Landscape and Culture in the Twentieth Century*, MOMA, New York, 1988.

y la bahía, batido por las olas y el viento. Con pocos elementos, tan sólo relieve y pavimento, con las esculturas enclavadas fuera del espacio, incrustadas en la roca, la ciudad se acaba y el mar Cantábrico comienza. El espacio está construido por las relaciones que establece, en sus elementos pero sobre todo en sus vacíos, en sus límites y en su horizonte. Esta naturaleza relacional del espacio, tal y como la concibe Heidegger, es una condición siempre enfatizada por Chillida⁵.

En una situación totalmente diferente, al borde del Tajo y en el corazón del recinto lisboeta de la Expo98, Alvaro Siza tenía que resolver el comprometido tema del pabellón de Portugal, planteando un espacio amplio —3.600 m²— y abierto, aunque cubierto, como Plaza de Ceremonias. Aquí Siza se autoexige dar forma al espacio público, más allá de la definición de la relación del edificio con su entorno, dentro de la secuencia de espacios públicos realizada para el conjunto de la Expo por Manuel Salgado. Siza hace que la forma surja de la arquitectura y sea parte de la idea generadora del edificio, de su contextualización, de la definición del borde hacia los espacios públicos de su entorno, singularmente en el borde del agua. La cubierta de apariencia ligera y la escala monumental de lo construido, su simplicidad, alcanzan su objetivo a pesar de lo arriesgado del concepto, de su elementarismo. Todo lo que hay allí antes no existía.

El proyecto de un espacio público parece en estos dos casos que sigue consistiendo en crear un lugar, donde el poder evocador casi casual al que aspiramos “tiene lugar” de una forma capaz de condensar significados con intensidad casi unánime. Aquí “lugar” es algo más que “entorno”.

La forma de algunos espacios públicos concretos, creados con una arquitectura específica para ellos, contradice acciones sistemáticas de transformación irrelevante. Para contradecir mi hipótesis inicial afirmaré que ese potencial de forma tiene naturaleza paisajística, su acierto consiste en su capacidad para interpretar y para configurar un paisaje. Algo que se corresponde y se verifica en el acierto de muchos espacios públicos recientes, cuya naturaleza es, como ya he aventurado, singularmente paisajística.

En un espacio denominado *Levis Plaza*, proyectado por Lawrence Halprin en San Francisco, creo reconocer con claridad este potencial, asociado a la escala urbana funcional y doméstica. No es ni plaza ni jardín, ni un espacio blando ni un espacio duro —distinción simplista— y, aunque está rodeado de edificios en medio de la ciudad, esto apenas se percibe porque este espacio público es capaz de crear su propio mundo.

En efecto, algunos relevantes arquitectos del paisaje muestran una alternativa al exceso mineral en las intervenciones, encontrando un espacio para la naturaleza en la ciudad. Ojalá no lo sea sólo en las periferias.

⁵ La relación entre Chillida y Heidegger es bien conocida a partir de la ilustración que el artista hace del ensayo *Die Kunst und der Raum* del pensador Alemán. Ver el ensayo de Kosme de Barañano, “Chillida, Heidegger, Husserl: *El concepto de espacio en la filosofía y la plástica del siglo XX*”, Universidad del País Vasco, 1990.

He destacado tres maneras diferentes de concebir nuevos espacios públicos en la ciudad contemporánea: el espacio evocador de Chillida y Peña, un lugar “desde”; el espacio representativo de Siza, un lugar “afuera”, a la vez gran sala; y el espacio jardín de Halprin, un espacio “dentro”, amable lugar para retirarse un rato. Sus valores no se reconocen burocráticamente, simplemente están allí creativamente.

Sin embargo en muy pocos casos la arquitectura es capaz de crear un mundo, un espacio público relevante y nuevo en nuestras ciudades. Un espacio público de nuevo para el paseo. Si vemos algunas recopilaciones recientes sobre el espacio público reconoceremos los aciertos en las intervenciones en espacios preexistentes, como las de B. Huet en París o las de B. Podrecca en Salzburgo, y comprobaremos la profunda desorientación, a veces grandilocuente, que hay en el diseño de tantos espacios públicos⁶. Son espacios públicos a pesar suyo.

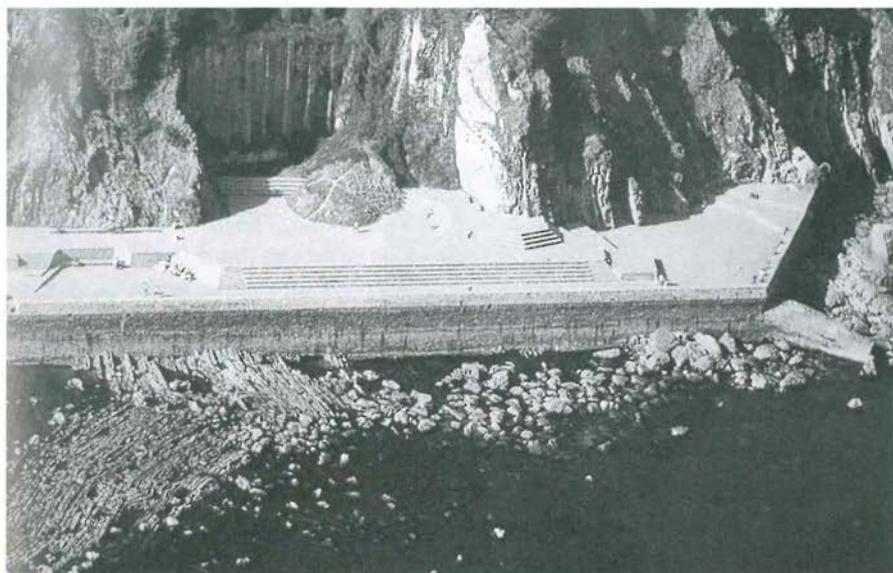


Fig. 1: Peine de Los Vientos en San Sebastián, de Chillida y Peña Gauchegui.

⁶ Por ejemplo en *Piazze nell'architettura contemporanea*, de P. Favole, F. Motta ed., Milano, 1995; ó en *Le architetture dello spazio pubblico*, Triennale di Milano, 1997.

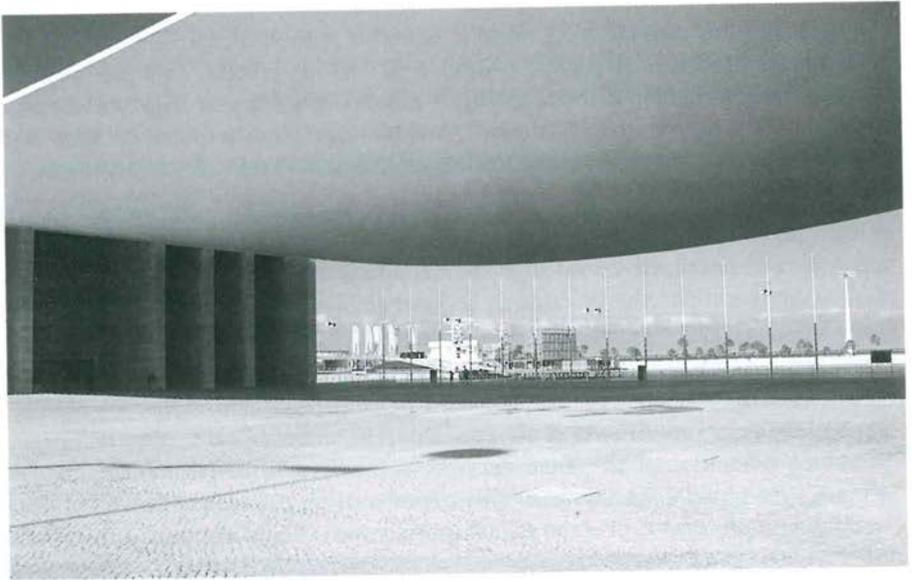


Fig. 2: Pabellón de Portugal, de A. Siza, en la Exposición Universal de Lisboa.



Fig. 3: Levi's Place, en San Francisco, de L. Halprin.

PAISAJE Y TERRITORIO: EL PAISAJE EN LA PLANIFICACIÓN ECOLÓGICA⁺

*Ignacio San Martín**

Extracto

El propósito de estas páginas es proporcionar un esquema de los contenidos del curso de doctorado impartido en la ciudad de Puebla sobre los estudios que comprenden el paisaje, territorio y medio ambiente y su significado con respecto a un marco más amplio que es la planificación regional. Este esquema de las clases impartidas, expuesto en estas breves páginas, puede ser ampliado usando la bibliografía referida al final, que es la proporcionada a los alumnos del doctorado para su trabajo de investigación. En cada clase, el tema presentado a los alumnos se refuerza con ejemplos de trabajo a través de diapositivas explicando: el objetivo crítico de la investigación, el proceso y organización de la investigación, los métodos empleados y los resultados obtenidos.

Introducción

El objetivo de este curso es transmitir dos de las principales ramas de investigación que forman una parte crítica de la planificación regional y que son disciplinas propias de investigación profesional. El primer tema se centra en el ámbito del paisaje en relación con la planificación del medio ambiente y los avances recientes de ambos dentro de una nueva rama de estudios con base más científica denominada la ecología del paisaje (*Landscape Ecology*). El segundo tema introduce los avan-

⁺ Texto presentado en el Curso de Doctorado: Ciudad, Territorio y Patrimonio. Universidad Iberoamericana, Golfo Centro, Puebla, México.

* Arizona State University, Estados Unidos de Norteamérica.

ces recientes en los Estados Unidos dentro de la planificación regional, que forma una rama de investigación actual muy importante.

Es preciso subrayar desde el principio que estos temas son en cierto modo ramas de estudio independientes. Sin embargo, se presentan aquí ligados en una estructura pedagógica que intenta construir un marco de enfoque que se acerque de una forma más directa a la planificación sustentable.

La introducción del paisaje como un concepto importante en el marco de la planificación regional crea unas tensiones complejas. De todas formas, el legado histórico más reciente —las investigaciones sobre el paisaje a mediados del siglo XIX— presenta ya con clara evidencia que el crecimiento de las actividades humanas proporciona en la ecología del paisaje ciertos impactos negativos directamente relacionados a un empobrecimiento de la salud ecológica y la calidad de vida (el trabajo de George Perkins Marsh y Von Humbolt).

Así, y de una forma definitiva, estas primeras investigaciones dieron ímpetu a nuevos movimientos sobre la preservación natural del paisaje entre ellos: la conservación de recursos naturales (el trabajo de Gifford Pinchot, Hans Huth y J. W. Powell); el movimiento de parques urbanos con la idea de introducir la naturaleza dentro de la ciudad (el trabajo de F.L. Olmsted); el campo filosófico que abarca ética de la tierra (A. Leopold y J. Muir); y el movimiento sobre la planificación regional (el trabajo de P. Geddes, L. Mumford y B. Mackaye entre otros).

Sobre la etimología de la palabra Paisaje

La palabra paisaje tiene raíces distintas. La definición nos llega más directamente del francés (*paisage*) que, semejante a su definición más reciente en la lengua inglesa (*landscape*), tiene una connotación principalmente artística referida más bien a una vista o escena natural. Por otra parte, en la derivación alemana (*landschaft*) tanto como en la lengua holandesa (*landschap*) paisaje indica más bien el carácter de una región con suelo cultivado o asentamiento cultural con identidad específica. Las derivaciones alemana y holandesa tienen sin duda una conexión más cercana a sus raíces latinas. En latín, paisaje proviene de *pagus* que también significa un distrito rural.

De aquí su interpretación durante el siglo XIX como una estructura de suelo modificada por una cultura y que corresponde a una cierta realidad política (J.B. Jackson). De esta forma, en los Estados Unidos, los geógrafos culturales que siguen la escuela de Carl O. Sauer, comentan con acierto que, si se quiere entender una cultura, uno sólo tiene que mirar el paisaje. En Europa, así como en los Estados Unidos, hacia finales del siglo XIX, la palabra paisaje ya incorpora la definición cultural más una introducción científica que reconocía la necesidad de estudiar el paisaje como el resultado biofísico entre las acciones humanas y medio ambiente natural.

Para mediados de 1940, los estudios combinaban ya áreas multidisciplinarias que incluían suelos, geología, hidrología y vegetación como ingredientes básicos y necesarios en el estudio del paisaje, dando ya validez a una visión ecológica de la planificación (el trabajo de E. Graham). Ciertamente es a finales de los años sesenta cuando se establece una metodología más clara y amplia que permita, en la planificación regional, evaluar las oportunidades y limitaciones de un territorio y llegar a una síntesis de idoneidad entre las características de un territorio y las presiones de desarrollo (el trabajo de I. McHarg).

Durante los últimos veinte años, existe el interés de establecer una base más científica en los trabajos de paisaje dentro de la planificación del medio ambiente. En los Estados Unidos, esta nueva disciplina se conoce como *Landscape Ecological Planning*. Así, se enlaza la ecología —el estudio de las relaciones entre los organismos con su medio ambiente— (E. Odum y otros) con el paisaje cultural. O sea, donde los usos humanos de la tierra se relacionan con la ecología (ver C. Troll, J. Foreman, H. van Lier, y I. Zonneveld).

Actualmente, la importancia del paisaje ecológico como tema clave en la planificación regional está ya aceptada. En nuestros días, cuando se habla profesionalmente del paisaje, se hace referencia a la relación entre la ecología de una región y sus asentamientos culturales humanos.

Trabajos sobre la percepción y la calidad visual del paisaje

Estudios sobre la percepción del paisaje empiezan a tomar importancia en las primeras décadas del siglo XX. El campo de la psicología ha tenido cierta importancia por sus intenciones originales de construir métodos de investigación científica que descubran como el paisaje o la naturaleza se comunica y formula ciertas tendencias de interpretación en el pensamiento humano. También, la rama literaria (D. Halpern, N. Evernden, R.F. Nash y J.B. Jackson entre muchos otros) nos ha dotado con numerosas interpretaciones de distintas formas de interpretar el paisaje.

Estudios en el campo de la rama geográfica cultural nos proponen el paisaje como parte de un recurso cultural cuya valoración se atribuye como parte del patrimonio cultural (ver el trabajo de J.B. Jackson, D. Lowenthal, D.W. Meinig, P. Lewis y el resumen de Ortega Valcárcel). De esta forma, a la interpretación y valor del paisaje se añade esta nueva lectura del paisaje como herencia histórica cuyo valor está amenazado con desaparecer debido a las presiones y éticas culturales de administrar el crecimiento. Aceptándose aquí la idea y el valor del paisaje como patrimonio cultural, es importante exponer las muchas contradicciones ideológicas que esta idea proporciona a la forma de plantear la planificación regional. La tensión y los choques sociales y políticos sobre conservar o desarrollar el paisaje son parte de las diferencias claras que existen con respecto a la percepción del paisaje.

Entender las diferencias culturales con respecto a la percepción del paisaje es de gran importancia en tanto que las decisiones de la planificación regional no sólo se basan en la información técnica. En muchos de los casos, decisiones con respecto a facetas importantes de la planificación se basan en posturas económicas o políticas que favorecen ciertos valores culturales asociados con el valor y percepción del paisaje (ver Leo Marx).

Marx propone que todas las culturas tienen un mito de orígenes directamente asociado con el paisaje. Por ejemplo en América, la ideología originada por los primeros emigrantes puritanos encierra una visión donde el paisaje del nuevo continente se asocia con la inmensidad del territorio, mayormente deshabitado, no civilizado, pero potencialmente valioso. Marx nos propone tres respuestas diferentes que existen en la ideología americana sobre la percepción del paisaje: la *pragmática*, que valora el paisaje como recurso o comodidad económica; la *primitiva*, que valora la riqueza salvaje natural libre de tiranías humanas y por esto se debe preservar como una brújula moral para guiar el comportamiento humano; y la *pastoril* (el paisaje rural), que encierra el compromiso Jeffersoniano de ocupar el territorio con una ideología agraria como un balance intermedio entre la explotación económica y la conservación del paisaje natural.

En los últimos veinte años, los trabajos sobre la percepción del paisaje han producido una expansión importante, evolucionando varias ramas de direcciones filosóficas diferentes (ver trabajo de T.F. Saarinen, D. Seamon, y J.L. Sell). Generalmente, estos estudios presentan cuatro paradigmas de investigación:



Expertos. El área de investigación por grupos de expertos los cuales analizan el paisaje de una región bajo el punto de vista cultural y biofísico (ver E. Zube, J. Favos, I. Mc Harg, R. Forman).

Psicológicos. La percepción del paisaje basada en encuestas a grupos sociales analizando imágenes fotográficas del paisaje investigado (ver W.D. Meining).

Cognitivos. Esta clase de investigación enfoca sus análisis hacia las respuestas de individuos que reflejan preferencias por determinados paisajes que implican ciertas adaptaciones mentales. Las respuestas reflejan la evolución mental frente a paisajes diferentes como la sabana, el bosque, el desierto, zonas agrarias, etc. (el trabajo de J. Appleton y R. Kaplan).

Experimental. En esta rama de investigación, el enfoque analítico está relacionado con la respuesta psicológica por individuos. Pero esta respuesta está basada en propiedades inherentes al paisaje. Aquí están los estudios de fenomenología, estética, simbolismo y significación del lugar (ver D. Seamon, R. Mugerauer, Y.F. Tuan y A. Ropoport).

El trabajo del geógrafo cultural D.W. Meining proporciona una lista de interpretaciones comunes sobre el paisaje que existe en Estados Unidos y quizás pueda ser similar en el mapa cerebral de la cultura occidental.

Diez versiones diferentes de una escena similar:

- el paisaje como naturaleza
- el paisaje como hábitat
- el paisaje como artefacto
- el paisaje como sistema
- el paisaje como problema
- el paisaje como riqueza
- el paisaje como ideología
- el paisaje como historia
- el paisaje como lugar
- el paisaje como arte

Sobre la cuestión ética de la Tierra

La importancia del trabajo de Aldo Leopold se basa en su propuesta de extender el concepto ético analizado en la filosofía y aplicarlo igualmente al ámbito ecológico. Separándose del concepto Darwiniano (*survival of the fittest*), Leopold demuestra que la supervivencia entre organismos ocurre mayormente como parte de una simbiosis a diferentes niveles de cooperación. Sin embargo, propone Leopold, nuestras relaciones humanas con la tierra son puramente económicas basadas en la obtención de privilegios pero no de obligaciones.

Leopold nos advierte que cambios en conducta ética requieren cambios sociales internos. Y reflejando esto en el sistema social y académico, defiende que la mayoría de nuestras pedagogías bien sean económicas o técnicas nos llevan en direcciones opuestas. El trabajo de Leopold ha dado un ímpetu fuerte a las discusiones ecológicas y forman la base de la filosofía del medio ambiente (ver el trabajo de R. Dubos, R. Eliot, T. Reagan, R. Carlson, y H. Rolston III y la publicación *Environmental Ethics*).

Evolución de la Planificación Ecológica.

Las raíces del trabajo de Ian McHarg

El marco de referencia principal en la evolución del pensamiento de McHarg y sus seguidores es llegar a conseguir el desarrollo de una ecología humana. Así, McHarg empieza por exponer unas definiciones para, a través de su razonamiento lógico, proponer una estructura teórica de base para la planificación ecológica.

Definiciones importantes:

1. *Ecología*. El estudio de las interacciones entre organismos (incluyendo el hombre) y su medio ambiente (incluyendo el hombre).
2. *Ecología Humana*. Ecología + teología (costumbres culturales) + antropología + antropología médica = El estudio ecológico del medio ambiente en términos a la salud humana y ecológica.
3. *Planificación*:
 - a) La formulación de alternativas hipotéticas traducidas en acciones futuras las cuales se pueden medir en términos de oportunidades (beneficios) y limitaciones (costes).
 - b) Las alternativas más preferentes son esas que proporcionan un mejor futuro. O sea, menos costes y más beneficios.
4. *Planificación Ecológica*. La planificación como instrumento para revelar las relaciones dinámicas del medio ambiente natural exponiendo unas relaciones intrínsecas de oportunidades y limitaciones referidas a los usos humanos. Así, el propósito de la planificación ecológica es proponer áreas donde los asentamientos humanos sean más favorables y produzcan menos repercusiones negativas.
5. *Paisaje Ecológico*. Una región está compuesta de elementos físicos, biológicos y culturales. La ecología del paisaje (estudio biofísico y cultural) es parte de un proceso donde diferentes expresiones de posibles adaptaciones humanas se manifiestan.
6. *Alternativas de la Planificación*. Las alternativas en la planificación se derivan de las necesidades (o deseos) humanos. Estas necesidades se contraponen a los recursos biofísicos de una región.

Estas definiciones permiten a McHarg proponer una teoría sobre la planificación ecológica humana. Consciente (en la década de los 70) de que no existía una teoría general que pertenece a la planificación ecológica sino más bien teorías parciales, propone lo siguiente:

Punto de Partida - Todos los sistemas oscilan entre dos extremos:

- a) *Syntropic-fitness* (salud)
- b) *Entropic-misfitness* (decadencia)

Siguiendo el trabajo intelectual de Buckminster Fuller entre otros, McHarg continua:

1. *Entropía* es la degradación de energía de un nivel a otro más bajo. Pero McHarg indica que, aunque esto no es cierto, algunas de las transacciones biológicas producen unos sistemas más elevados conocidos como *sintrópica*. Su ejemplo preferido es la vida desde el punto de vista bioquímico, y la fotosíntesis.
2. *Fitness* (salud), la búsqueda por la adaptación más propia entre un organismo y su medio ambiente. El grado de salud es más alto en un medio ambiente que facilita las mayores necesidades para ese organismo, utilizando la menor cantidad de energía. Lo que McHarg llama *Syntropic-Fitness*.

Siguiendo su lógica biológica, concluye que la supervivencia es el objetivo de un organismo actuando dentro de tres posibilidades:

- a) Mutación fisiológica
 - b) Cambio en comportamiento (*behavior*)
 - c) Adaptación cultural
3. *Teoría*. De esta forma, la teoría de la planificación ecológica humana está basada en tomar decisiones sobre las actividades (actuales y futuras) humanas (alternativas de planificación) más apropiadas, esto es, que producen el menor gasto de energía. El término dado es *Syntropic-Fitness* (Adaptación-Sintrópica).

Observaciones sobre el Método McHarg

El objetivo principal del método empleado por McHarg se basa en identificar y analizar los factores ecológicos responsables del carácter (biofísico-cultural) de una región. El objetivo final es proporcionar, a través de un sistema de diferentes capas de información, una síntesis donde la idoneidad (adaptación-sintrópica) pueda ser evaluada en las diferentes alternativas del uso del suelo.

El objetivo (racionalmente) se deriva de su teoría la cual prescribe el llegar a una adaptación sintrópica entre las necesidades humanas y el paisaje ecológico. Así, el mejor

nivel de adaptación sana determina las alternativas de la planificación. Éstas son las que proporcionan el mejor nivel de energía. En una forma general, la adaptación sintrópica de McHarg es, hasta cierto punto, el conseguir un alto nivel de biodiversidad.

El método para evaluar la idoneidad del paisaje

El proceso analítico se basa en cinco fases:

1. Inventario de datos;
2. Análisis;
3. Evaluación de alternativas;
4. Mapa del uso idóneo;
5. Establecimiento de mapas con idoneidades relativas.

Los datos ecológicos se obtienen en términos de especializaciones específicas: suelos, geología, hidrología, fauna, usos del suelo, etc. La información se traduce a un sistema cartográfico de escalas semejantes. Esto asume que cada capa de información es responsable de describir las características de una región. El paso siguiente es el de analizar cada capa en función de factores específicos. Por ejemplo, la capa geológica indica el tipo del material lítico, su estructura tectónica, fallas activas, volcanismo, etc. Con respecto a suelos se puede analizar: niveles de fertilidad, potencial erosivo, deslizamientos, etc. Hasta aquí, la información es objetiva sin ninguna evaluación específica y mostrando las condiciones biofísicas de un territorio bajo un punto de vista científico.

El proceso de evaluación se basa en principios generales que demuestran ciertos valores humanos y ecológicos. Por ejemplo: es importante el proteger suelos agrícolas y forestales de alto potencial de producción. No ubicar asentamientos humanos en áreas con el potencial de riesgos sísmicos o en zonas que demuestran alta probabilidad de inundaciones. Proteger cuencas fluviales y zonas acuíferas o de recarga acuífero de contaminaciones detrimentales.

Así, el análisis evaluativo puede ser definido en matrices que demuestren compatibilidades entre el uso de suelo propuesto y la aceptación ecológica. También el análisis puede dar correlaciones más adecuadas a través de una evaluación estadística. Por ejemplo, dando valores numéricos a diferentes potenciales de riesgos, o áreas con limitaciones críticas. De esta forma se establece una cartografía base de idoneidad y dentro de ella, se puede medir una serie de actuaciones alternas. Por ejemplo, diferentes usos de suelo pueden ser aceptables en la misma zona, pero los usos entre sí pueden ser incompatibles. También se pueden dar niveles de prioridad básica: zonas agrarias, preservación natural, zonas de riesgo alto, etc. El objetivo es proporcionar mapas de idoneidades relativas entre la ecología y el uso del suelo. El proceso requiere la participación pública a diferentes niveles, donde las necesidades e intereses locales puedan tomar parte en las decisiones evaluativas.

Planificación Ecológica

La planificación ecológica —de las relaciones entre las actividades humanas y el medio ambiente ecológico— empieza a tomar una posición fuerte hacia los años ochenta. Los avances en fotografía aérea permiten observar el paisaje terrestre, a gran escala, compuesto de ciertos patrones específicos (*landscape patterns*) donde comunidades biológicas, comparten relaciones específicas con el medio ambiente físico. Con el tiempo, a este paisaje ecológico, se añade el concepto de *ecosistemas*, una unidad de paisaje ecológico que incorpora ecología y estudios agronómicos, usos de suelo (*land use planning*) etc., presentando una visión dinámica de la “arquitectura del paisaje”.

En este tejido de ecosistemas terrestres (*land mosaic*), emerge la visión ecológica de una región (independiente pero aceptándose las divisiones políticas), compuesta de una realidad biofísica donde destacan ciertas características: *paches, bordes, corredores y mosaicos* (R. Forman) que permiten estudiar el funcionamiento dinámico de la malla ecológica (*energy flows*) entre las plantas, los animales, los sistemas hidrográficos, el clima, que cambian o se alteran como consecuencia de los asentamientos culturales a través del tiempo.

La clave aquí es el poder estudiar la ecología de un paisaje regional en términos del *funcionamiento* dinámico del ecosistema. O sea, su estructura biofísica (o malla ecológica) en términos del nivel de *integridad* ecológica. El objetivo es entender el paisaje ecológico como un ecosistema vivo que funciona a diferentes niveles de integridad (salud) ecológica. Métodos para evaluar la integridad ecológica incluyen los métodos desarrollados en la disciplina de la Planificación Ecológica (ver E. Cook y H.N. van Lier; R. Forman y W.E. Dramstad, J.D. Olson y R. Forman) o los métodos para la evaluación de la biodiversidad (ver como introducción A. Becher, K.J. Gaston, H. Masaico y B. Wilhel and M. Winiger).

Dentro de este concepto, la planificación ecológica intenta establecer metas sobre la administración del crecimiento y el uso del suelo de una forma que permite distribuir las necesidades humanas manteniendo un nivel alto de biodiversidad regional. Claramente, el objetivo de la planificación ecológica no sólo es enfocar la clase, el uso, el lugar y la intensidad de desarrollo sino también permitir redactar intervenciones para mejorar o regenerar el funcionamiento ecológico (biodiversidad ecológica) de la región.

Bibliografía

AMIR, S. and GIDALIZON, E.: “Expert-based Method for the Evaluation of Visual Absorption Capacity of the Landscape”. *Journal of Environmental Management*. Vol. 30, pp. 251-263. 1990

ARMITAGE, D.: "An Integrative Methodological Framework for Sustainable Environmental Planning and Management". *Environmental Management*. Vol. 19, n.º 4, pp. 469-480. 1995.

ARCHIBUGI, F. and NIJKAMP EDS.: *Economy and Ecology: Towards Sustainable Development*. Kluwer Academic Publishers. Pp. 139-148. Boston 1989.

APPLETON, J.: *The Experience of Landscape*. John Wiley & Sons, New York 1996.

BECHER ANNE: *Biodiversity: a reference handbook*. Santa Barbara, Calif. : ABC-CLIO, c1998.

BIRD, E.A.: "The Social Construct of Nature: Theoretical Approaches to the History of Environmental Problems". *Environmental Review*. Vol. 11, n.º 4, pp. 255-264. 1987

BORMAN, H. and KELLER, S.: *Ecology, Economics, Ethics: The Brocken Circle*. Yale University Press, New Haven 1991.

BOURASSA, S.C.: *The Aesthetics of Landscape*. Belhaven Press, New York 1991

BRUNER, M. and OELSCHLAEGER, M.: 1994. "Rhetoric, Environmentalism, and Environmental Ethics". *Environmental Ethics* Vol. 16, Winter pp. 377-396. 1994.

BUTTNER, A. and SEAMON, D.: *The Human Experience of Space and Place*. St. Martins Press, New York 1980.

CARLSON, R.: *Silent Spring*. Houghton Mifflin, Boston 1962.

CRAIK, KENNETH H., and NICKOLAUS R.F.: "Environmental Assessment". In: STOKOLS, D. AND ALTMAN, I.: *Handbook of Environmental Psychology*. Ed. John Wiley & Sons. Volume 2, pp. 891-918, New York 1987.

COOK, E.A. and H.N. van Lier: *Landscape Planning and Ecological Networks*. Elsevier, Amsterdam 1994.

DEVALL, W. and SESSIONS, G.: *Deep Ecology: Living as if Nature Mattered*. Ed. Peregrine Smith Books. Salt Lake City 1985.

ELIOT, R.: *Environmental Ethics*. Oxford University Press, New York 1993.

EVERNDEN, N.: "Beauty and Nothingness Prairie as Failed Resource" *Landscape*, vol. 27, n.º 3, pp. 1-8. 1983.

EVERNDEN, N.: *The Social Creation of Nature*. The Johns Hopkins University Press. Baltimore 1992.

FEIN, A.: *Frederick Law Olmstead and the American Environmental Tradition*. George Braziller. New York 1972.

FOREMAN, R. and GODRON, M.: *Landscape Ecology*. Ed. John Wiley and Sons. New York 1986.

FORMAN, RICHARD T.T.: *Land Mosaics: The Ecology of Landscapes and Regions*. Cambridge University Press. Cambridge, London 1995.

FOX, WARMIC.: *Towards a Transpersonal Ecology*. Ed. Shambhala. Boston 1990.

GASTON, K.J. and JOHN I. SPICER *Biodiversity : an introduction*. Oxford; Malden, MA, USA : Blackwell Science, 1998.

GILIOMEE, J.H.: "Ecological Planning: Method and Evaluation". *Landscape Planning*. Vol. 4, June, pp. 185-191. 1977.

GLACKEN, C.: *Traces on the Rhodian Shore: Nature and Culture in Western Thought from Ancient Times to the End of the Eighteenth Century*. University of California Press. Berkeley 1967.

HERSPERGER, A.M.: "Landscape Ecology and its Potential Application to Planning". *Journal of Planning Literature*. Vol. 9, n.º 1, pp. 14-29. 1994.

HUTH, HANS.: "Conservation". In: HUTH, H.: *Nature and the Americans: Three Centuries of Changing Attitudes*. University of California Press, Berkeley 1957 (reprinted in 1990 by the University of Nebraska Press, pp. 192-212).

HUTH, H.: *Nature and the Americans: Three Centuries of Changing Attitudes*. University of California Press, Berkeley 1957. (reprinted in 1990 by the University of Nebraska Press).

ITTELSON, W.H.: "Environment Perception and Contemporary Perceptual/Theory" In: ITTELSON W.H.: *Environment and Cognition*. Seminar Press. Pp. 1-19. New York 1973.

JACKSON, J.B.: "The Vernacular Landscape". In: PENNING-ROWSELL, E.C. and LOWENTHAL, D.: *Landscape Meaning and Values*. Ed. Allen and Unwin Ltd. Pp. 65-81. London 1986.

JACKSON, J.B.: "A Sense of Place, a Sense of Time". In: Jackson J.B. *A Sense of Place, a Sense of Time*. Yale University Press, pp. 151-162. New Heaven 1994.

KAPLAN, R. AND KAPLAN, S.: *The Experience of Nature: A Psychological Perspective*. Cambridge University Press, Cambridge 1989.

— *Environment and Cognition: Functioning in an Uncertain World*. Praeger, New York 1982.

KLEE, P.: *The Thinking Eye*, transl. by Ralph Manheim from the German edition in 1956. George Wittenborn, New York 1961.

KOH, J.: "An Ecological Aesthetic" *Landscape Journal*. Vol. 7, n.º 2, pp. 177-191. 1988.

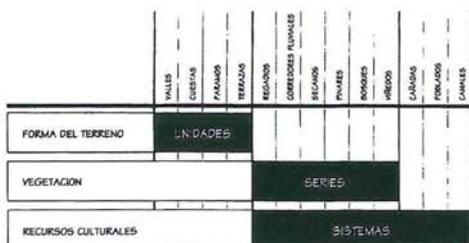
LEFEBVRE, H.: *The Production of Space*. Blackwell, London 1991. (First published in French in 1974).

- LEOPOLD, A.: "The Land Ethic". In: *A Sand Country Almanac: And Sketches Here and There*. Reprinted in 1977 by Oxford University Press. New York 1949.
- LEOPOLD, A.: "Round River". In: *Luna Leopold*. Ed. Oxford University Press. New York 1953.
- LOWENTHAL, D.: "The American Scene". *The Geographical Review*, vol. 58, pp. 61-88. 1968.
- MARSH, G.P.: *Man and Nature: Or Physical Geography as Modified by Human Action*. 1864. (Reprinted by Harvard University Press, Boston 1965).
- MCHARG, I.L.: *Design with Nature*. Garden City, New York: Natural History Press. 1969.
- "Human Ecological Planing at Pennsylvania". *Landscape Planning*, vol. 8, n.º 2, pp. 109-120. 1981.
- MARX, L.: "The American Ideology of Space". In: WREDE, S. and ADAMS, W.H.: *Denatured Visions, Landscape and Culture in the Twentieth Century*. The Museum of Modern Art, N.Y., pp. 62-78. 1991.
- MASAIKO HIGASHI, TACUYA ABE and SIMON LEVIN (eds): *Biodiversity: an ecological perspective*, New York Springer, 1997
- MEINING, D.W.: "The Beholding Eye". *Landscape Architecture*. January, pp. 47-54. 1976.
- MERLEAU-PONTY, M.: *Phenomenology of Perception*. Humanity Press. New York 1962.
- MUGERAUER, R.: *Interpreting Environments: Tradition, Deconstruction, Hermeneutics*. University of Texas Press. Austin, Texas 1995.
- MÚGICA, M. and DE LUCIO, J.V.: "The Role of On-Site Experience on Landscape Preferences. A Case Study at Doñana National Park (Spain)". *Journal of Environmental Management*. Vol. 32, pp. 229-239. 1996.
- NAESS, A.: "The Shallow and the Deep, Long-Range Ecology Movements". *Inquiry*. Vol. 16, pp. 95-100. 1973.
- NASH, R.: *American Environmentalism: Readings in Consevation History*. McGraw-Hill Publishing Company. New York 1990.
- NAVEH, ZEV and ARTHUR LIEBERMAN *Landscape Ecology Theory and Application*, Springer-Verlag, New York 1993, 3rd edition.
- OELSCHLAEGER, M.: *The Idea of Wilderness: From Prehistory to the Age of Ecology*. Yale University Press. New Haven 1991.
- OELSCHLAEGER, M.: *Postmodern Environmental Ethics*. State University of New York Press. Albany, New York 1995.

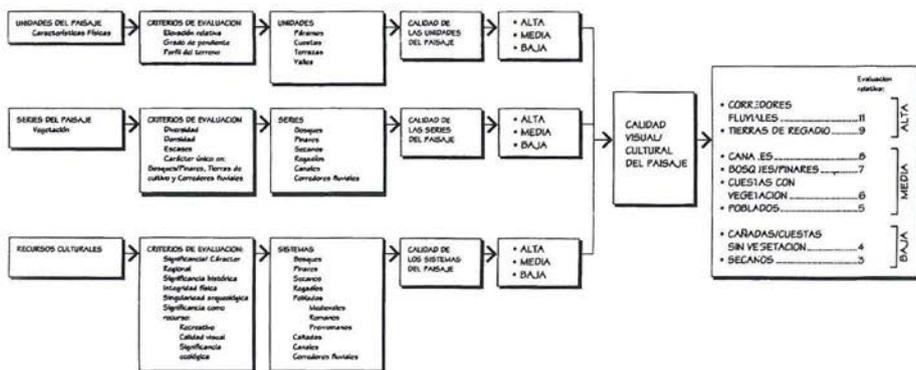
- PYE, D.: "Perception and Looking". *The Nature and Aesthetics of Design*. Van Nostrand Reinhold Co., pp.116-126. 1982.
- RAPOPORT, A.: "Levels of Meaning in the Built Environment". In: POYATOS, Fernando ed. 1988. *Cross-Cultural Perspectives in Nonverbal Communication*. Pp. 317-336. C.J. Hogrefe, Lewiston New York 1988.
- RELPH, E.: *Place and Placelessness*, Pion, London 1976.
- RIOTTE, J.; FABOS, J.G. and ZUBE, E.H.: "Model for Evaluation of the Visual-Cultural Resources of the Southeastern New Englan Region" In: ZUBE, E.H.; BRUSH, R.O. AND FABOS J.G.: *Landscape Assessment: Values, Perceptions and Resources*. Dowden, Hutchinson and Ross, Stoudsburg. Pp. 254-273. Pennsylvania, 1975.
- ROLSTON III, H.: "Values in Nature". *Environmental Ethics*. Vol. 3, n.º 2 Summer, pp. 113-128. 1981.
- SAITO, Y.: "Is There a Correct Aesthetic Appreciation of Nature?" *Journal of Aesthetic Education*. Vol. 18, n.º 4, pp. 35-46. 1984.
- SAN MARTIN, I. "Reading Regional Landscapes" In: *Your Town: Designing its Future*. Symposium proceedings. Arizona State University and National Trust for Historic Preservation, Arizona, 1994.
- STENITZ, C. and ROGERS, P.: *A systems analysis model of urbanization and change; an experiment in interdisciplinary education*. Cambridge, Mass., MIT Press [1970].
- SAUER, C.O.: "The Agency of Man on the Earth". In: WILLIAMS, T.Jr.: *Mans Role in Changing the Face of the Earth*. Pp. 49-92. University Press. Chicago 1956.
- SELL, J.L.; TAYLOR, J.G. and ZUBE, E.H., 1984. "Towards a Theoretical Framework for Landscape Perception". In: SAARINEN, T.F.; SEAMON, D. and SELL, J.L.: *Environmental Perception and Behavior*, Department of Geography, University of Chicago, pp. 61-83. Chicago 1984.
- SESSIONS, G.: "The Deep Ecology Movement: A Review". *Environmental Review*, Summer. 1987.
- SESSIONS, G.: *Deep Ecology for the 21st Century* Shambhala, pp. 151-155. Boston, 1995. (Originally published in 1986 Inquiry, Oslo).
- SEAMON, D. and MUGERAUER, R.: *Dwelling, Place and Environment*. Columbia University Press, New York, 1985.
- STILGOE, J.: *Common Landscape of America, 1580-1845*. New Haven: Yale University Press, 1988.
- STEINER, F.R.: *The Living Landscape: An Ecological Approach to Landscape Planning*. McGraw-Hill, New York, 1991.

- THOMAS, W.L.: *Mans Role in Changing the Face of the Earth*. The University of Chicago Press, Chicago, 1956.
- TUAN, YI-FU: *Topophilia: A Study of Environmental Perception, Attitudes and Values*. Prentice-Hall, Englewood Cliff, New Jersey, 1974.
- *Space and Place: Th Perspective of Experience*. University of Minnesota Press, Minenapolis, 1977.
- USDA: *BLM Visual Resource Management Program*. US Government Printing Office. Washington D.C., 1980.
- WILHELM, B. and MATTHIAS WINIGER (eds). *Biodiversity : a challenge for development research and Policy*. New York: Springer, 1998.
- ZIMMERMAN, M.: *Environmental Philosophy: From Animal Rights to Radical Ecology*. Prentice-Hall, Englewood Cliffs.
- ZUBE, E.: "The Advance of Ecology". *Landscape Architecture*. Vol. 76, n.º 2 March/April, pp. 58-67. 1986.
- ZUBE, E.H.: "Evaluating the Visual and Cultural Landscape". *Journal of Soil and Water Conservation*. July-August, pp. 137-141. 1970.
- ZUBE, E.; BRUSH R. and FABOS J.: *Landscape Assessmen: Values, Percepcion and Resources*. Dowden, Hutchinson & Ross, Inc. Stroudburg: Pennsylvania.

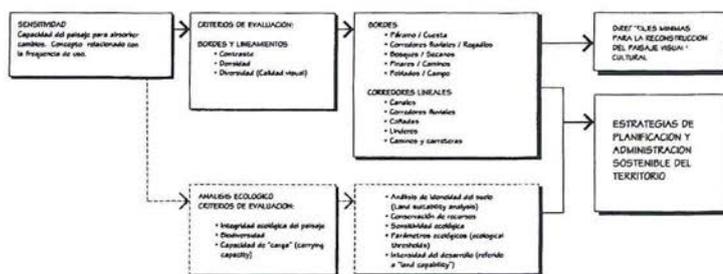
SISTEMA LOGICO DE CLASIFICACION DEL PAISAJE

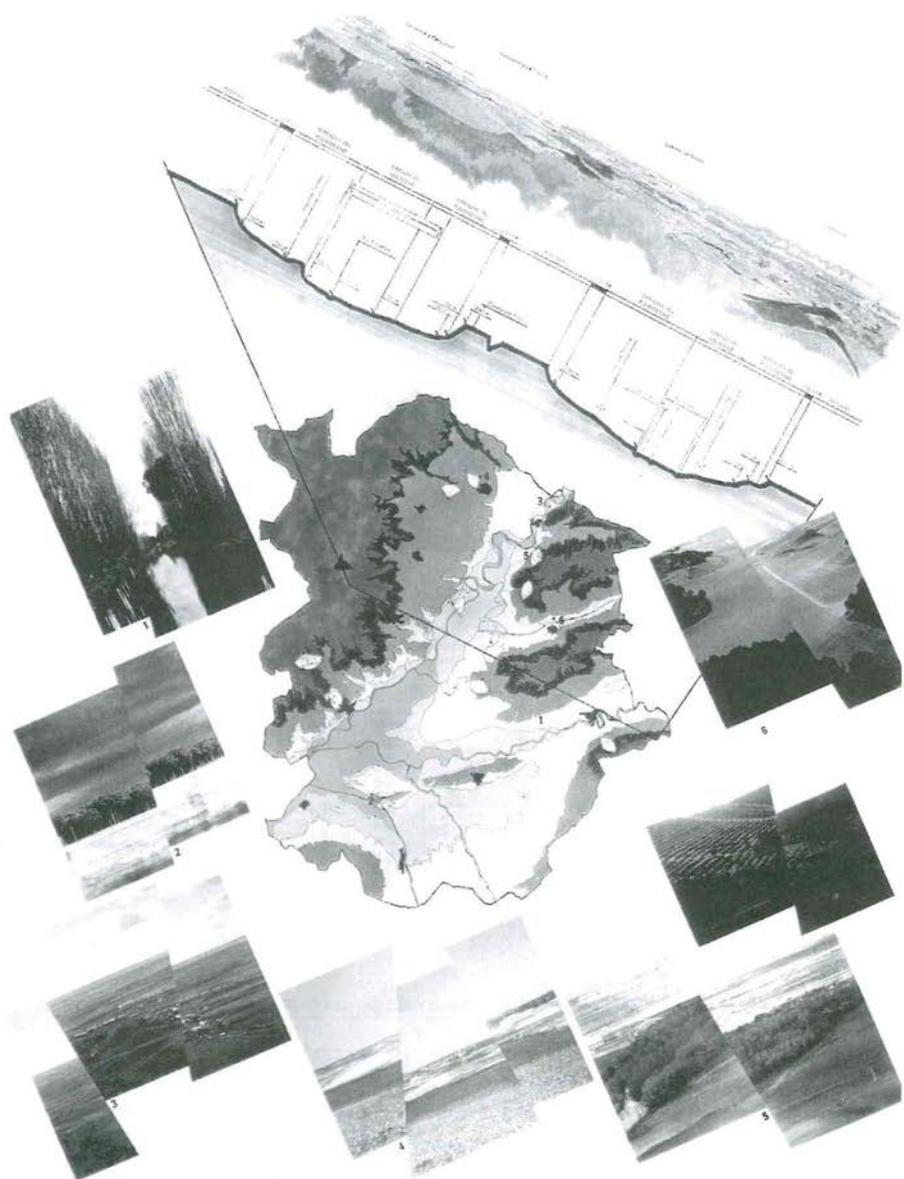


PROCESO UTILIZADO PARA LA EVALUACION VISUAL/CULTURAL DEL PAISAJE



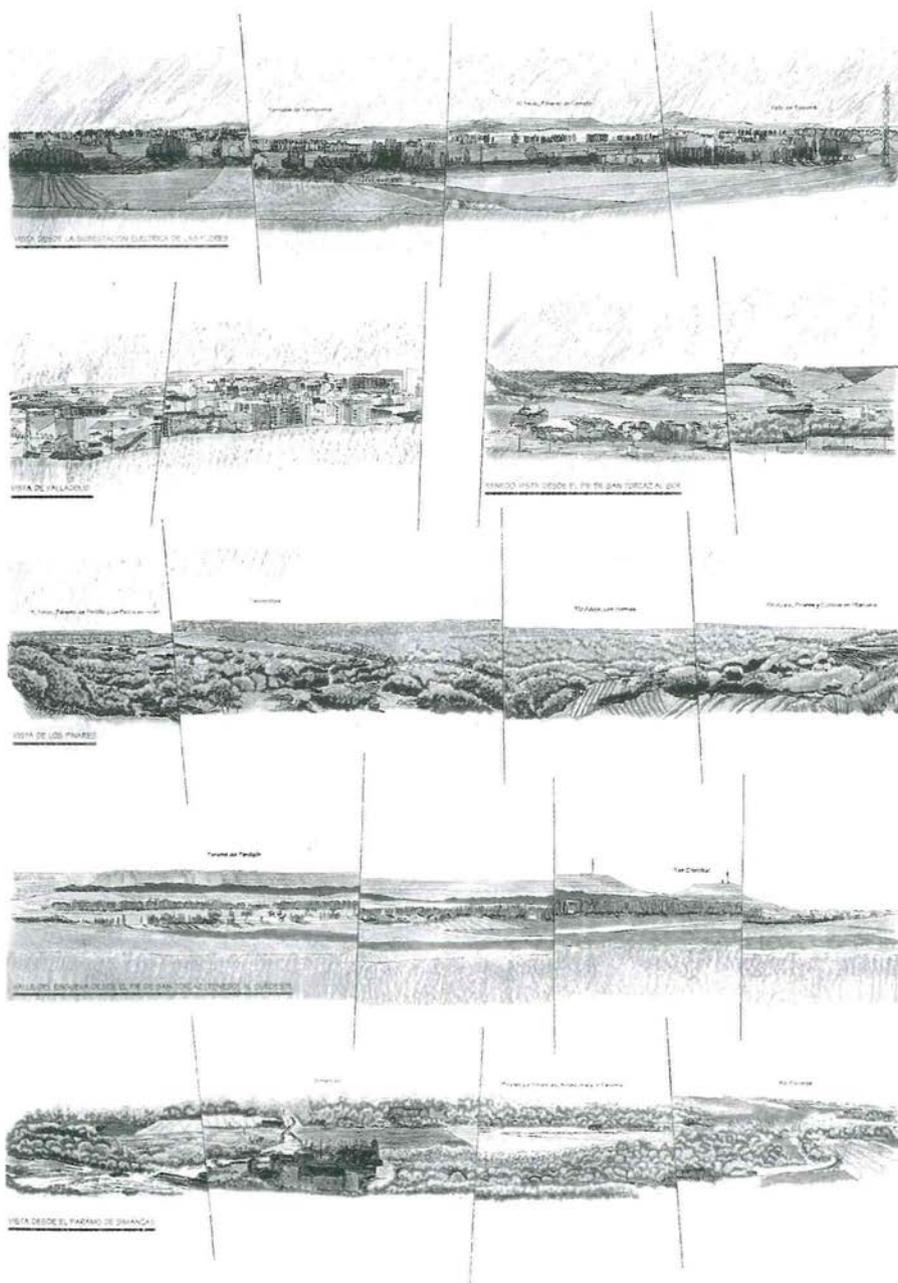
IMPLICACIONES PARA LA PLANIFICACION Y ADMINISTRACION SOSTENIBLE DEL TERRITORIO





Análisis visual de la ciudad-región de Valladolid.

Estudio realizado por I. San Martín para las Directrices de Ordenación Territorial de Valladolid y Entorno.



Apuntes visuales de trabajo de campo para el análisis de la ciudad-región de Valladolid. Estudio realizado por I. San Martín para las Directrices de Ordenación Territorial de Valladolid y Entorno.



CIUDAD HISTÓRICA, ESPACIO SOCIAL Y PROCESOS INMOBILIARIOS⁺

Fernando Roch^{*}

Una introducción necesaria

Quiere nuestra tradición urbanística, apoyada más en una copiosa literatura que en una satisfactoria experiencia, que los problemas de la ciudad histórica se enfoquen desde una perspectiva disciplinar, es decir, armados de las herramientas que el urbanismo ha elaborado para tratar sus problemas específicos: normas y ordenanzas, trazados, asignación de usos y algunas fórmulas de gestión de aspectos considerados sectoriales (tráfico, alojamiento, equipamiento, infraestructuras, etc.) que se han revelado operativas en ciertas condiciones, en momentos y lugares concretos, para lograr determinados objetivos, ya sea de conservación o de transformación más o menos radical de esa componente primordial de nuestra realidad urbana.

La propia dimensión y, en algunos casos, complejidad que ha adquirido este arsenal operativo y su discurso asociado, en el que se superponen problemas de orden práctico (como los derivados de la propiedad del suelo) con otros de objetivo más ambicioso y a menudo abstracto (como los relacionados con las modalidades de reinserción de la ciudad histórica en la ciudad actual sin llegar a establecer con suficiente precisión la naturaleza de la una y de la otra), puede explicar que haya ido adquiriendo un alto grado de autonomía hasta perder sus relaciones con la formación social concreta y sus dispositivos de ajuste y de equilibrio en cada momento, es decir, con su propia evolución. De esta manera se está llegando a la paradoja de que la ciudad histórica deviene la parte más ahistórica de la ciudad.

⁺ Texto presentado en el Curso de Doctorado: Ciudad, Territorio y Patrimonio, Universidad Iberoamericana, Golfo Centro, Puebla, México.

^{*} Universidad Politécnica de Madrid, España.

En todo caso, el creciente repertorio de fórmulas de intervención, convertido en manual de uso y gestión de los problemas de la ciudad histórica en general, ha adquirido, por su practicismo aparente y pretendidamente universal, una presencia en los programas y planes de intervención urbanísticos tan dominante como condenada a prescindir de criterio. Criterio que rara vez se intenta recuperar, incluso después del fracaso, porque para ello sería preciso disponer de argumentos y aproximaciones teóricas que esta vulgata falsamente histórica ha impedido florecer.

La necesidad de reformular los problemas de la ciudad histórica para intentar ofrecer una visión capaz de comprender las verdaderas y complejas dimensiones locales del problema y al mismo tiempo su relación con las estructuras económicas de escala superior y sus modos de regulación, tiene cierta analogía con el intento que ciertos grupos más o menos informales (que no forman escuela de momento) vienen desarrollando desde hace pocos años para revisar la teoría fundamentalmente local del Régimen Urbano (*Urban Regime*) a la luz de las aportaciones de la teoría más general, y más potente, de la Regulación y de algunas reconsideraciones pertinentes de la literatura gramsciana sobre el papel de los intelectuales en relación con la sociedad civil y la consolidación y conservación de las hegemonías políticas, es decir, con la formación y reproducción de los grupos sociales y con las dimensiones físicas y espaciales de sus correspondientes universos.

De esta forma y dicho casi de forma metafórica, la teoría de la Regulación ofrecería un marco histórico de nivel superior y amplio espectro a las prácticas y estrategias locales de los agentes que es, junto con el gobierno (*governance*), la cuestión que estudia principalmente el *Urban Regime*, y que se vería enriquecida con las aportaciones gramscianas sobre la conexión entre la base productiva y las superestructuras ideológicas, es decir, sobre la conversión de las relaciones económicas en su doble campo de producción y consumo, en sustancia política.

Con las especificidades propias de la intervención en la ciudad histórica, ausente en las prácticas y estrategias que describe el *Urban Regime* que nació para estudiar los procesos y las alianzas para el crecimiento, lo importante aquí es que tanto la teoría de la Regulación como los intentos neogramscianos de reformular la formación de las hegemonías y las alianzas sociales, nos remiten a resituar las prácticas y las relaciones sociales (la formación social con su estructura plural y sus dinámicas) en el centro de esta revisión teórica, y por tanto en el centro de los problemas de la construcción de la ciudad moderna y, lógicamente, también en la intervención sobre la ciudad histórica.

No es éste el lugar para presentar, siquiera sea mínimamente, el programa de investigación que abre esta aproximación entre otras cosas porque ya se ha puesto de manifiesto la enorme diversidad de campos en los que puede operar y la complejidad de los problemas que puede suscitar, pero sería difícil situar el sentido de la reflexión que se sigue más adelante, sobre los aspectos inmobiliarios de la construcción de la ciudad, sin hacer al menos algunas consideraciones pertinentes y visitar algunos conceptos básicos relacionados con esta óptica.

La teoría de la regulación tiene como propósito fundamental tratar de explicar la gran diversidad de fórmulas (modos de regulación) que tanto en el tiempo como en el territorio adopta el modo de producción capitalista y que han asegurado su permanencia y su hegemonía superando sus numerosas crisis y permitiendo su adaptación a situaciones socioeconómicas muy diferentes; en pocas palabras, estudiar las fórmulas que contribuyen a hacer de este modo de producción una fórmula universal que asegura la coherencia de la economía global manteniendo precisamente las diferencias locales y temporales. Se trata al mismo tiempo de hacer la historia del sistema y de explicar su pluralidad sincrónica, manteniendo sus principios básicos: separación del trabajador de sus medios de producción, sustitución del valor de uso por el de cambio y creación de las condiciones necesarias para asegurar el proceso de acumulación del capital. Para ello, esta teoría, crea la noción de régimen de acumulación que describe la manera en la que estos mecanismos de acumulación trabajan, asociados a determinadas modalidades de organización de los procesos de trabajo y del reparto de la riqueza, y a sus relaciones con el universo de consumo y con los demás modos de producción aún presentes: economía doméstica, informal, artesanal, etc.

La idea fundamental es que el proceso de acumulación lleva implícita una contradicción que durante algún tiempo es posible atenuar gracias a la mediación de un determinado modo de regulación (una determinada configuración de estas modalidades organizativas), pero que inexorablemente conduce a la disminución de la tasa de beneficio (el proceso de acumulación se agota), es decir, a una crisis que hasta el momento se ha solventado remodelando el régimen o sus mecanismos de regulación, o ambos. Así se presenta una sucesión histórica de determinados regímenes de acumulación que podrían haber conocido diferentes modos de regulación que les hubieran proporcionado relativa estabilidad en los períodos situados entre las crisis.

Con este marco general de referencia, el sistema capitalista cursa su realidad histórica bajo la forma de configuraciones concretas separadas por períodos de crisis. Es decir, que no se trata de un proceso homogéneo en el tiempo y el espacio, sujeto a leyes permanentes o inalterables todo lo más modeladas por ciclos y dirigidas por una línea de progreso continua e inquebrantable que, en la actualidad, ha sido convertida en motivo de legitimación del sistema como pretende la versión dominante del desarrollo económico.

En pocas palabras, frente a la propuesta de un proceso progresivo de desarrollo homogéneo en el que lo último es siempre lo mejor y desplaza a lo anterior, y donde mirar al pasado (y a la naturaleza, porque la naturaleza forma parte del pasado remoto) es una práctica de perdedores o de visionarios ofuscados sin futuro, la regulación propone una secuencia evolutiva de configuraciones más o menos estables durante ciertos períodos de formas de organización del trabajo social, de gestión de la moneda, de valorización del capital, de reparto de la riqueza entre capital y trabajo y entre sus respectivos componentes, de organización del consumo y sus patrones, de reproducción de la fuerza de trabajo, de relaciones entre los dis-

tintos modos de producción presentes, de formas de vida, en definitiva, y de urbanización, es decir de organización de la dimensión espacial del conjunto, de su pluralidad dimensional en realidad, porque la diversidad es la regla, una diversidad que nace de cierta autonomía de sus componentes que se articulan entre sí con determinadas relaciones institucionalizadas que componen un modo unitario.

Este marco teórico se presenta sobre una base territorial de carácter nacional, y ése es precisamente su gran inconveniente para establecer una conexión pertinente con el universo urbano que nos interesa. O sea, que los modos de regulación tal como los describe la teoría tienen su origen en la escala en la que se establece la gestión de la moneda, el reparto de la riqueza, la organización del consumo, etc. Esto no significa que pierda su poder teórico en las escalas inferiores siempre que esté debidamente complementado en el nivel local. Ésa es precisamente la labor que añade la teoría del régimen urbano que se centra en el operativo estratégico de los agentes locales y sus alianzas. Hasta aquí la unión de dos poderosos instrumentos de análisis en diferentes escalas y con diferente y complementaria capacidad de abstracción y concreción.

El régimen urbano como ya he señalado más arriba trata sobre todo de las alianzas en el mundo local con las que pueden explicarse los procesos de desarrollo urbano. La ciudad se convierte así en un objeto unitario que resume esas alianzas entre agentes y las estrategias respectivas que dirigen el proceso de su construcción, de su crecimiento y de su progreso. La legitimidad de los agentes que intervienen y de sus pactos se basa precisamente en el reconocimiento en las urnas del éxito de ese proceso. El gobierno de la ciudad como espacio económico eficiente, como lugar socialmente equilibrado, como signo de ciudadanía es el centro de esta reflexión y su práctica asociada. Su objeto principal y su campo de investigación es el mundo local en USA y su primera manifestación, asociando el desarrollo con una fuerte dimensión simbólica y cultural, es contemporánea de los movimientos generadores de imágenes poderosas como el *park movement* y la *city beautiful*.

La capacidad de su análisis para desentrañar las complejidades de las relaciones que en el mundo local vinculan el capital financiero con el industrial, el comercial, la implantación de los servicios e infraestructuras y con la máquina inmobiliaria y que convierten esas complicadas y conflictivas alianzas en modelos de gobierno de la ciudad y del territorio, especialmente en lo que se refiere a las relaciones entre lo público y lo privado, ha servido entre otras cosas para proporcionar algunas de las mejores obras del género negro, pero desde el punto de vista teórico presenta al menos tres dificultades considerables. La primera, que ya se ha señalado reiteradamente por sus críticos regulacionistas, es que conceden excesiva autonomía a esta dinámica de agentes locales desentendiéndose de sus vínculos con las estructuras económicas y su evolución en las escalas superiores (nacionales y supranacionales). La segunda es la falta de una explicación específica de la unión o relación existente entre la base productiva y económica de la alianza y el discurso y la dimensión política de sus hegemonías. La tercera, que no ha merecido la atención de ninguna

de estas escuelas a pesar de su importancia, es la presencia también en el nivel local de estructuras muy persistentes, que en gran medida materializarían al nivel local esas configuraciones reguladoras cuyo papel es, precisamente, proporcionar estabilidad al sistema y cuya naturaleza pluridimensional está lejos de ser explorada. Todas estas realidades, cada una en su campo, constituyen un conjunto de condicionantes muy poderosos para la acción de los agentes y forman en realidad la sustancia de la que está hecha el orden local.

Precisamente aquí me interesan estas estructuras intermediarias citadas en tercer lugar, encargadas de formalizar en el espacio de la ciudad las relaciones capitalistas de escala superior con su aparato regulador nacional y regional, adaptándolas a las peculiaridades de la formación social local: es decir, a la evolución histórica de su espacio, a su composición por grupos y clases en evolución, a las relaciones entre los diversos modos productivos locales, a la organización de los diferentes universos de consumo y de formas de vida, dirigidos a crear una articulación más o menos estable bajo un gobierno y un discurso político determinado. Entre esas estructuras destaca por su gran pluridimensionalidad el espacio social, creado de forma colectiva y materializado por la actividad del sector inmobiliario; uno de los agentes fundamentales de la máquina de crecimiento local.

En las páginas que siguen se va a tratar precisamente de analizar las relaciones entre la actividad de estos agentes inmobiliarios y el conjunto de la formación social, cuya dimensión espacial es el objeto de producción de la máquina inmobiliaria. Esa dimensión espacial es al mismo tiempo una creación colectiva que contiene un orden social complejo, un campo de acumulación de patrimonio empresarial y doméstico y un objeto cuyo proceso de producción alimenta el mecanismo de acumulación de capital en el sector de la promoción y de la financiación.

Para ilustrar estos diferentes aspectos creo que no hay mejor camino que analizar el lugar de encuentro de la formación y el sistema que construye su espacio, es decir, el mercado inmobiliario y tratar de demostrar que, el sencillo mecanismo que ajusta la oferta y la demanda, queda profundamente alterado por las relaciones complejas que se derivan de la pluralidad de funciones que debe cumplir el espacio social en los procesos de reproducción económica y social.

El análisis se centra en la vivienda porque domina el espacio de la ciudad y porque es la sustancia elemental del espacio social. Comencemos, pues, estudiando los mecanismos de formación del mercado.

El problema del precio

Según la opinión general, los precios de la vivienda se forman en el mercado, mediante un acoplamiento entre oferta y demanda, de tal manera que el precio no es más que el resultado de esa posibilidad de ajuste. Ya que las condiciones en las que se realiza ese acoplamiento pueden variar, también lo hacen los precios en

correspondencia. Esas condiciones y sus resultados suelen estudiarse en un momento concreto, quedando registrado como una determinada coyuntura. El seguimiento de las variaciones de los precios quedaría así reducido a la secuencia de estos escenarios puntuales que, en principio, estarían vinculados entre sí por su inscripción en los ciclos económicos. De esta manera se supone que existiría una notable dependencia de los precios respecto a la evolución del ciclo económico general que permitiría establecer una conexión entre el valor de los productos inmobiliarios que es, en definitiva, una cuestión local y las magnitudes macroeconómicas que suelen tener dimensiones nacionales o internacionales.

Las aproximaciones al problema del mercado de vivienda en la tradición de gobierno (primero a nivel nacional y luego local, curiosamente) y también en las actividades de los agentes inmobiliarios y financieros, suelen centrarse en la posible evolución de la demanda, mediante el cálculo de sus necesidades. Para ello se interpreta la evolución histórica de los efectivos demográficos, su agrupación y sus modos de alojamiento (historia de la población y su hábitat) y se hace su proyección futura. Esas estimaciones se complementan con el análisis de los problemas de la oferta, que se centran más en los mecanismos de producción de suelo y vivienda relacionándolos con las políticas correspondientes (planeamiento y gestión). Se entiende que estos acercamientos de carácter histórico nacen con el propósito fundamental de establecer los contingentes que aseguren el mejor acoplamiento entre las dos dimensiones básicas del mercado, del que surgirá el mejor precio posible ¹.

Se supone que, en un mercado no intervenido o con escasa intervención, el tamaño que adquiera el precio de la vivienda sería una especie de indicador del grado de equilibrio alcanzado en el ajuste: su medida precisa ². O sea, que un aumento de precios excesivo podrá interpretarse bien como un fuerte aumento de la demanda (que puede tener diversos orígenes), bien como una escasez de oferta de vivienda que, infaliblemente, se interpreta como una escasez de suelo disponible, o bien como una desafortunada coincidencia de ambos. Descensos en los precios, en realidad, se producen con menos frecuencia, duran poco y siempre son muy moderados, al menos desde que tenemos noticia.

Conocemos la evolución de esta secuencia de ajustes sucesivos por el conjunto de estudios estadísticos que describen el estado del problema con determinada periodicidad, aunque estas descripciones se centren fundamentalmente en los valores

¹ En este problema del ajuste del precio los intereses de los diferentes agentes varían. A la promoción privada le interesa que sean los más altos que resista el mercado, mientras que a los poderes públicos les interesa todo lo contrario: que estos precios sean lo suficientemente bajos para permitir el alojamiento de los segmentos de población en los que se concentran las dificultades. El acercamiento entre estos intereses contradictorios se resuelve en su caso arbitrando mecanismos complementarios de redistribución de recursos: subvenciones, bonificaciones, intervención en el suelo, promoción directa de vivienda social, etc.

² Esta cuestión de la precisión es muy importante porque en la versión marginalista del ajuste que es la que goza de mayor prestigio "científico" no hay lugar para holguras ni perfiles borrosos.

medios y sus variaciones en el tiempo³. Pues bien, no tenemos más que seguir su lógica para llegar al escenario inmobiliario comúnmente aceptado y encontramos de lleno con algunos problemas que no es posible explicar desde su propio marco conceptual.

El cuadro 1.1 que se reproduce al final de este texto⁴ nos permite hacer algunas consideraciones sobre estas dificultades. Se trata de valores medios anuales y nacionales de los precios de la vivienda y podemos seguir sus variaciones desde 1987 hasta 1997, lo que incluye el período conocido como boom inmobiliario y su presunta crisis posterior. Lo más interesante son las tres columnas en las que se refleja respectivamente la variación porcentual de los precios de la vivienda, del IPC y de los costes de construcción. Si el IPC y los costes de construcción conservan un paralelismo muy apretado debido sobre todo a la contención de los costes de la energía, los precios medios de la vivienda se mueven respecto a estas dos variables con una considerable independencia: habiendo tenido un fuerte incremento en el período 87-91 y conservando después las cotas alcanzadas hasta la fecha, de forma muy aproximada en pesetas constantes.

Esto significa que si los salarios (de los que se nutre fundamentalmente la demanda) han seguido de cerca la evolución del IPC y los costes de construcción aún más, no puede atribuirse a estos factores la fuerte subida de precios en el primer período señalado ni su estabilización posterior. La opinión generalizada entonces es que si no puede atribuirse la variación a una mejora de los recursos económicos en manos de la demanda, ni a factores productivos estrictos debe estar en otro lugar: en general se piensa que la responsable de la subida es esa entequeia conocida como precio del suelo y, su motor, la acción combinada de un calentamiento de la demanda de origen más o menos especulativo y una escasez de oferta de suelo. Más adelante veremos que esta explicación tiene muchas dificultades pero ya puede adelantarse que incluso las entequeias deberían pasar la prueba de su contraste con los recursos disponibles.

Es posible destacar algunas peculiaridades más del "precio del suelo". En el cuadro 1.2 que se reproduce a continuación del anterior⁵ se comprueba que el tamaño de los precios de la vivienda, y su variación en el período, es muy diferente según regiones. Si consideramos que los costes de construcción pueden oscilar entre 50 y 70.000 pesetas por metro cuadrado dependiendo de pequeñas variaciones de los costes locales de mano de obra, deducimos que la "variable suelo" tiene que oscilar a su vez entre valores superiores a las 100.000 pesetas en Madrid y valores casi nulos en Extremadura. Seguimos hablando de valores medios, pero ya vemos que esa peculiar componente

³ En España, desde la aparición del *Índice de precios de las viviendas. Año 1997*, (M.º de Fomento, Dirección General de Programación Económica y Presupuestaria. Subdirección General de Estadística y Estudios), se inicia una mejora en el tratamiento de estos datos que desciende al nivel municipal y que empieza a abordar el estudio de los tramos de precios, aunque todavía sean los precios medios la variable principal.

⁴ *Op. cit.*, p. 4.

⁵ *Ibidem*, p. 11.

del precio es muy sensible al lugar o, dicho de otra forma, es muy sensible a las dinámicas inmobiliarias locales. Sobre todo cuando examinamos su evolución en el período 91-97, la considerada etapa de crisis (y parte baja del ciclo), y comprobamos que mientras algunas regiones se estabilizan, otras conocen fuertes incrementos. Parece pues que la vinculación con los ciclos económicos tampoco puede considerarse universal ya que algunas regiones tienen comportamientos antagónicos.

Tenemos, pues, una componente del precio que es el coste de construcción que se mueve en un estrecho margen y tiene escasas diferencias regionales, o sea, está regulada a escala nacional y otra, de fuerte contenido local, de la que depende casi en su totalidad la variabilidad que observamos en la distribución geográfica y el comportamiento en el tiempo que experimentan los precios. Así las cosas no es extraño que todas las miradas se vuelvan hacia eso que suele llamarse el efecto del suelo, aunque lamentablemente sea sólo para diagnosticar su escasez y dispensar la búsqueda de explicaciones más sustanciosas sobre su naturaleza. Volveré más adelante sobre esta cuestión.

Me interesa ahora poner de manifiesto la fuerte variabilidad que se esconde detrás de los valores medios. Como se acaba de ver, basta con ampliar un grado la escala geográfica de estudio para que se disparen las discrepancias y el relativamente ordenado universo de partida se vuelva plural y complejo de comportamiento. Si de las regiones pasamos ahora a los municipios se multiplican las trayectorias. Hemos empezado hablando de evolución de los precios desde una plataforma territorial muy elevada siguiendo el itinerario temporal de unos valores medios y comprobamos que su espectro se diversifica enormemente cuando nos acercamos al ámbito local, que es su verdadero hogar de formación. Podemos dar un paso más.

Cuando hablamos de evolución de los precios y decimos, por ejemplo, que los precios suben ¿de qué precios hablamos?. ¿Suben realmente todos los precios o sólo algunos y, entonces, cuáles y cuánto suben?. Responder a estas preguntas es importante, porque cuando consultamos los datos disponibles sobre precios de vivienda en un momento dado y en una ciudad cualquiera aparece un amplio repertorio de valores que al tratar de reducirlos a sus dimensiones medias generan discrepancias. En efecto, es frecuente que dos empresas de tasación diferentes describan el mercado en un mismo lugar y período con precios medios que en ocasiones pueden diferir hasta en un 30 %. Y lo mejor del caso es que seguramente las dos han hecho su trabajo concienzudamente y por tanto las dos tienen razón, aunque eso no nos sirva de mucho consuelo⁶. Si se trata de estudiar el funcionamiento del mercado de la

⁶ Esas diferencias se debían en gran medida a la vinculación entre tasadoras y entidades bancarias. Se trata en general de tasaciones para el establecimiento de garantías hipotecarias y podían venir sesgadas por las diferencias entre los segmentos de clientela de cada entidad bancaria. Parece que hoy las convergencias son mayores entre las tasadoras porque las más importantes trabajan con universos más completos, pero ninguna tasadora ha podido demostrar que la muestra que maneja sea verdaderamente representativa del mercado real.

vivienda, deberíamos empezar por poner orden en esta confusión haciendo una incursión en su naturaleza y componentes.

Utilizar valores medios tiene sentido macroeconómico indiscutible (si se resuelven las discrepancias entre expertos), pero acabamos de concluir que los mecanismos de formación de precios de la vivienda deben ser fundamentalmente locales y que en ese ámbito la diversidad es la regla.

Si el conjunto de los precios de las viviendas en una ciudad pudiera representarse de forma legítima con un valor medio, significaría que ese conjunto estaría dominado por un precio de referencia que se correspondería con la máxima frecuencia, y que el resto de precios se alejaría muy poco de él ya fuera en más o en menos. Todo el mundo sabe que un universo de esas características se representa con una distribución normal o de Gauss. Todas las viviendas tendrían así un valor unitario similar (si esa es la magnitud que estamos estudiando) y estaríamos ante un espacio homogéneo desde el punto de vista inmobiliario residencial. Este conjunto estadístico tendría una fuerte simetría y coincidirían la media, la mediana y la moda de la distribución: representaría, en un sentido termodinámico, un sistema en equilibrio. Siguiendo con esa analogía, su estado sería el más probable, ya que todas las viviendas tendrían un valor similar y, en consecuencia, el sistema residencial (si podemos llamarle así) habría alcanzado su máxima entropía, es decir, el máximo desorden (no hay orden donde todo es igual). Este "desorden", aunque pueda parecer lo contrario, puede conservarse con poca energía. Quiero decir, aunque esto sea adelantar resultados, que una sociedad que tuviera un orden espacial bien acotado de ciudades o barrios para cada grupo social homogéneo, con escaso peligro de alteración como ocurre en ciertos lugares en U.S.A., podría funcionar con precios bajos y homogéneos dentro de cada ámbito, los imprescindibles para conservar las separaciones entre las piezas del mosaico. Mantener el orden (inexistente) de cada pieza no consumiría recursos.

Sin embargo, nuestras ciudades y metrópolis no son espacios homogéneos. Se presentan como objetos unitarios y complejos. Esa complejidad se articula en torno a una clara jerarquía, que aleja nuestro orden del "virtual" equilibrio termodinámico en busca de otro equilibrio, más inestable y que va a "consumir" importantes recursos "energéticos". En una sociedad plural y marcada por fuertes desigualdades, regida por mecanismos de mercado y teóricamente sin fronteras, la distribución de los valores de los precios de la vivienda en un momento dado, en una determinada ciudad con su mercado inmobiliario activo, no es normal.

El gráfico 2.1 muestra para Madrid (que nos proporciona aquí la base empírica del estudio) la frecuencia de precios unitarios y totales de vivienda en 1996 para el mercado de oferta de segunda mano⁷. Si la curva de distribución de precios totales des-

⁷ Este gráfico ha sido elaborado por el Seminario de Planeamiento y Ordenación del Territorio de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, en el curso de las investigaciones que venimos desarrollando sobre el sistema inmobiliario, con la colaboración de Ana Pérez Muñelo y Francisco J. González González.

plaza sus valores más frecuentes claramente hacia la izquierda (zona de precios bajos, aunque no lo suficientemente bajos), la de precios unitarios, aunque mantiene ese mismo desplazamiento, es algo más simétrica al tiempo que presenta una estructura "granular" formada por picos de frecuencias (máximos relativos) que pueden interpretarse como una organización discontinua de los valores que se concentrarían en torno a cada uno de esos máximos. Es decir, que el universo de precios unitarios se formaría como una yuxtaposición de diversas componentes, cada una de las cuales vendría descrita por una distribución normal en torno a ciertos valores convenientemente escalonados. Algo así como una escala de bandas de precios homogéneos suficientemente separadas entre sí para poder describir y conservar (ésto es importante) una jerarquía. Una jerarquía social en realidad como veremos seguidamente.

Entrar en la descripción pormenorizada de las curvas nos alejaría del propósito que nos interesa ahora, pero se puede señalar que en los dos casos hay una especie de "catástrofe" en los valores más bajos, que expresa claramente los problemas reales de acceso a la vivienda, especialmente para aquellos que se incorporan por primera vez a ese mercado.

Si analizamos ciudades diferentes comprobaremos que esas estructuras jerarquizadas presentan diferencias significativas y que, en el caso de los precios unitarios, no todas las curvas tienen los mismos "picos", esto es, no todas poseen las mismas bandas de precios, lo cual significa que la jerarquía se construye en cada caso con escalones o nichos de precios característicos. Cada ciudad tendría su propio espectro de precios unitarios, su "color" propio, por utilizar una analogía electromagnética ampliamente difundida⁸.

Considerado como un sistema estaríamos, como acabamos de ver, frente a un sistema ordenado según una jerarquía, cuya probabilidad de existencia sería muy remota, ya que se encuentra lejos del equilibrio estable y precisa una considerable cantidad de "energía" para mantener su peculiar estructura ordenada. La asignación de esa energía que aquí y ahora consiste fundamentalmente en rentas familiares se presenta asociada a un mercado activo, cuya dimensión mínima necesaria no conocemos, es decir, que no sabemos cuantos recursos necesita movilizar en cada momento para conservar ese orden jerárquico. Lo que parece seguro es que difícilmente alcanzaría su propósito sin un modelo o una sucesión histórica de modelos organizativos, sean o no planificados, que se establezcan mediante pactos sociales⁹.

⁸ Esa analogía mantiene con el fenómeno aquí analizado numerosas similitudes formales: ambos contribuyen a mantener un conjunto estable mediante componentes jerarquizadas mensurables escalarmen- te; ambos contienen órbitas o bandas separadas discretamente por "cuantos", y ambos presentan "espec- tros" específicos, que en cierto modo expresan la energía que necesitan para mantenerse ordenadas. Igualmente útil se presenta la analogía con los nichos de un ecosistema, con lo que se demuestra la dimensión compleja del fenómeno que se esconde bajo un simple sistema de precios.

⁹ La idea de que ese mercado asociado actúa como un automatismo en tiempo real es una ilusión marginalista. En realidad se limita a reproducir y, en su caso, a redimensionar la métrica del espacio social que es una elaborada construcción histórica y colectiva, de leyes y contenidos variables.

Llegados a este punto, nos encontramos lejos de ese complaciente y popular teatro inmobiliario que se satisface mediante valores medios y gusta de usar coeficientes precisos para describir lo borroso, pero esta vez al menos sabemos cuál es el aspecto del mercado real en oferta: es una estructura ordenada según un gradiente que se organiza en torno a determinados valores característicos. Si recordamos que el mercado nacía en un ajuste y que el otro término del mismo era la demanda, no es difícil imaginar que esa jerarquía de precios se corresponde con la jerarquía social expresada en términos de renta familiar disponible. Rentas y precios se corresponden según mecanismos complejos en los que la dimensión económica convive con las prácticas sociales de reproducción de su estructura, como trataré de mostrar a continuación.

Siguiendo con nuestro ejemplo ilustrativo, el gráfico 2.2 representa la distribución de salarios en la Comunidad de Madrid en 1992¹⁰. No disponemos de datos de salarios de 1996, pero podemos decir que en 1992 la curva de valores de oferta era muy similar a la de 1996 como se puede comprobar (ver gráfico 2.3)¹¹. La curva de salarios y la de precios de viviendas en oferta ofrecen, como es natural, estructuras similares pero sus métricas presentan notables problemas de acoplamiento que exigen establecer el operador más adecuado y calibrado. Se puede comprobar que la moda de la distribución de salarios estaba en 1,4 millones de pesetas, la mediana en 1,93 y la media en 2,44 millones. Considerando un esfuerzo financiero de un tercio del salario, tal como suelen aplicar las entidades financieras, los contingentes situados en este tramo de mayor frecuencia dispondrían de recursos situados entre 480.000 (moda) y 810.000 (media) pesetas al año para la compra de una vivienda. Antes de nada decir que con esas cifras lo máximo que podría pagarse en el caso de un alquiler estaría entre 40 y 67.500 pesetas mensuales. En caso de compra, y suponiendo que la financiación cubriera el 80 % del precio total, estos contingentes podrían acceder a una vivienda comprendida entre 4 y 8 millones, con los intereses de esa época. Una simple comprobación (veáse gráfico de precios totales) permite asegurar que con la distribución de precios existente en 1992 estos ciudadanos tendrían poca probabilidad de encontrar una vivienda. Sería necesario llegar a 11 millones para tener más posibilidades, mediante ahorro previo o por otros medios. Si este grupo tiene problemas tan serios, aquellos que tienen menos ingresos, que son aún más numerosos, quedarían definitivamente descartados.

Nos encontramos, pues, ante una grave divergencia entre los dos términos fundamentales del mercado, que ya ha sido analizada en las estadísticas de los valores medios como la que se ofrece en el gráfico 2.4¹² y que permite comprobar la evolución de ese ajuste imposible. Frente a la fuerte evolución al alza del precio de la

¹⁰ Según F. MELIS MAYNAR: "Empleo y salarios anuales en la Comunidad de Madrid", *Economía y Sociedad*, n.º 11, Diciembre 1994. p. 186.

¹¹ Ver nota 7.

¹² *Revista de Financiación a la Vivienda*, n.º 20 Septiembre 1992. p. 158.

vivienda, la renta se mantiene en valores mucho más moderados haciendo la accesibilidad cada vez más difícil. En realidad se utiliza en el gráfico una función lineal de la renta que mide la cuantía máxima financiable en cada período para las rentas medias que, por cierto, son aún más bajas que las que acabamos de manejar más arriba con resultados igualmente divergentes. Lo más notable es que esta divergencia contradice el principio en el que reposa toda la teoría del mercado y el gráfico de accesibilidad se convierte en un gráfico de imposibilidad. La posibilidad de establecer un precio debería ser el resultado de una convergencia, no lo contrario.

Sustituir en el lado de la demanda las rentas de la población que necesita vivienda y que se quedan cortas, por inversiones vertiginosas en momentos determinados no mejora este escenario de desencuentros. Primero porque si, finalmente, no se reúne el universo familiar con las viviendas que necesita y le son útiles, se desnaturaliza y termina por declinar el sentido del valor, y no se explica cómo se realiza ese encuentro aplazado; segundo, porque si se han producido esas fuertes inversiones en un momento determinado generando un alza ocasional (una burbuja), el mercado debería haber recuperado sus cotas "normales" una vez terminada la punta inversora y no ha sido así, ni siquiera en el transcurso de la parte baja del ciclo general; y tercero porque el volumen de transacciones siempre ha sido importante (durante y después del boom). En 1987 (uno de los años significativos del boom) se registraron en Madrid transacciones relativas a 80.000 viviendas en números redondos, más 23.000 plazas de garaje, más 12.000 locales comerciales y 3.500 edificios completos cuyo contenido de viviendas no conocemos¹³. Eso significa que la proporción de viviendas usadas sobre la de viviendas nuevas debió ser del orden de siete a una en el municipio de Madrid en aquellas fechas¹⁴. Suficiente para dominar el mercado que evidentemente venía determinado, en sus dimensiones de oferta y en su métrica diferenciada, de forma colectiva, podríamos decir plebiscitaria, por el conjunto de los ciudadanos-propietarios que ponían sus viviendas en venta y no por la promoción inmobiliaria¹⁵.

Todo parece indicar que estas dimensiones del mercado no se han visto alteradas sustancialmente en años sucesivos ya que no han dejado de crecer los saldos vivos de capital hipotecado y han aumentado los capitales comprometidos anualmente casi hasta duplicarse en el año 1994 frente a 1987.

¹³ ROCH, F.: "Mercado inmobiliario y reproducción social". *Economía y Sociedad*, n.º 2., Junio 1989. p. 79-90.

¹⁴ Según afirman algunas empresas de tasación en la actualidad el número de viviendas usadas es similar o ligeramente superior al de viviendas nuevas. Se refieren al conjunto de la Comunidad de Madrid, donde los municipios de las coronas metropolitanas ofrecen mucha vivienda nueva, que casi siempre es tasada, mientras que la de segunda mano no siempre lo es.

¹⁵ Está claro que las precisiones no se corresponden con la naturaleza de este objeto cuya estructura hemos visto que responde más bien a una función de distribución de probabilidades. En este sentido es también válida la analogía del espectro electromagnético que obligó a sustituir, con fuertes resistencias, las precisas ecuaciones de la vieja mecánica por las funciones de probabilidad de la mecánica cuántica.

Sin embargo, el tamaño medio del crédito ha seguido una evolución muy diferente y podemos distinguir dos etapas: la primera supone un crecimiento en torno a un 60 %, forzado en los años del boom 87-90 que en el fondo significa que las rentas familiares sobre las que se apoya el endeudamiento (no el precio de la vivienda como veremos enseguida) se fueron aproximando al esfuerzo máximo que podían hacer las familias; la segunda (1990-94) es una estabilización en esa frontera del esfuerzo, completamente independiente de la evolución de precios y del volumen de crédito. En cualquier caso, ni el crecimiento del primer período, muy inferior a la subida de los precios, ni su estabilización posterior permiten explicar por sí solos las dimensiones del mercado.

En definitiva, que la profunda divergencia entre precios y salarios que debería ser suficiente para haber terminado por bloquear completamente el mercado, ha coincidido con uno de los períodos de máxima actividad, y que no parece haber decaído en todo este tiempo. Es más, en el período 89-91 en el que todavía se mantenía el boom se produjo un leve descenso del crédito hipotecario que se recuperó firmemente a partir de 1992, precisamente cuando se supone que la crisis castiga al mercado. Todo al revés de lo que prevé la teoría mercantil del precio de la vivienda.

¿Cómo es posible conciliar la progresiva divergencia de los términos del mercado con una actividad intensa de las transacciones? Responder a esta pregunta exige proponer un mecanismo que no puede ser una simple aproximación entre rentas salariales y los valores del mercado de oferta, porque es imposible como acabamos de ver. Pero antes de proponer ese operador conviene analizar cuál es la dinámica del mercado inmobiliario y su sentido económico y social, porque es ahí donde podemos encontrar la respuesta.

El espacio social

No debemos olvidar que estamos estudiando la dinámica del mercado en una sociedad inmobiliaria que podemos calificar de madura. El régimen de tenencia dominante hoy en nuestro ámbito de estudio es la propiedad, que alcanza cifras superiores al 85 % del parque en casi todas las ciudades españolas, es decir que es un parque en manos privadas y gestionado (comercializado) por ciudadanos que le ponen precio y lo pagan si lo estiman adecuado. En estas condiciones, cuando hablamos de un mercado de vivienda determinado nos referimos generalmente al de segunda mano porque se manifiesta en proporciones superiores respecto al de vivienda nueva y porque, a diferencia de éste, cubre todo el espacio de la ciudad y no sólo las áreas en promoción.

Esos perfiles de precios que he mostrado más arriba representan precisamente el mercado de segunda mano. Pero la cosa no es tan simple; ¿son esas curvas de distribución su única representación posible?. Y, ¿cuál es realmente la realidad que representan?. Hay que decir que los perfiles están contruidos con las ofertas existentes en el mercado en un corto período y se corresponden con una nube de valo-

res que hemos podido representar en el plano de la ciudad. Esa nube podría considerarse la parte activa del parque de viviendas en ese momento, pero si todo él estuviese activo seguramente el perfil de la distribución sería diferente, o sea que no podemos admitir que la nube activa sea una muestra representativa del universo total. Claro que nunca está activo el universo total y por tanto carece de sentido mercantil plantearse su representación. Sabemos que esa curva total es un objeto imposible, pero también podemos suponer que cualquier curva que dibujemos de acuerdo con una muestra representativa del mercado real en un determinado momento, pertenecería a una familia de curvas compatible con ese objeto total aunque, esas curvas entre sí, puedan diferir sensiblemente. Estaríamos ante un objeto teórico cuya manifestación empírica en cada momento en cierto modo muestra, por contraste, el estado del sistema.

Puedo decir que en el caso que he presentado, la muestra no es homogénea desde el punto de vista espacial, ni siquiera a nivel de distrito, ya que hemos comparado el número de datos que hemos manejado con el parque de viviendas de cada distrito y está claro que en el momento del estudio había algunos de estos ámbitos más activos que otros, es decir, que el reparto era sensiblemente desigual. Podríamos haber seleccionado una muestra proporcional al parque de cada distrito, pero ¿con qué criterios habríamos hecho la selección?. Y en ese caso podríamos habernos acercado al aspecto de la distribución total, pero a cambio no conoceríamos el mercado real. Esas coyunturas de mercado que se analizan habitualmente, y de las que se extraen conclusiones como que los precios suben o bajan y hasta en qué proporción, proceden de una actividad del mercado que puede llegar a ser muy desigual en sus diferentes tramos y ámbitos y no significan necesariamente que la distribución total haya sufrido modificación alguna.

Por otra parte, los gráficos 3.1 y 3.2 que se muestran al final del texto dan una idea de las fuertes diferencias de precios que distinguen a cada distrito. Está claro que esa diferente actividad de cada uno de estos distritos puede alterar considerablemente el perfil de la jerarquía que surge del mercado, y con él sus parámetros estadísticos fundamentales. En momentos en los que se activa más un barrio de clases medias o medias altas, los precios medios suben y la curva de distribución se desplaza hacia la derecha (precios más altos). En momentos en los que los distritos periféricos presentan una mayor actividad ocurre a la inversa, y todo esto sin que el mercado considerado en su totalidad altere sus precios. Un observador de precios medios diría que los precios han subido o bajado, pero sería una afirmación infundada y falsas sus conclusiones. Así podemos explicar tantas discrepancias. Ahora bien, detrás de esas diferencias de actividad del mercado se esconden dinámicas sociales concretas, es decir, un determinado estado y una dinámica particular del sistema.

Acabo de referirme a un espacio diferenciado en sus contenidos sociales e inmobiliarios que se corresponde con un gradiente de precios, y a una intensa actividad del parque de segunda mano que depende de dinámicas sociales precisas. Y es en esa

correspondencia donde cobra sentido el mercado en la actualidad. Nos encontramos frente a una estructura social que se expresa de numerosas formas y que trata de conservar su orden mediante prácticas estabilizadoras dirigidas normalmente desde el grupo hegemónico. No voy a entrar en esta compleja cuestión, tan sólo me voy a centrar en una de las particulares dimensiones de esa estructura que juega un papel reproductor y estabilizador de las diferencias sociales: la renta inmobiliaria, o lo que es lo mismo, la dimensión económica del espacio social, convertido por obra del modelo de alojamiento en propiedad generalizado, en patrimonio inmobiliario familiar. En efecto, cada familia patrimonializa su propia condición social en forma de alojamiento, mediante su inscripción en el espacio social diferenciado. El espacio de habitación de la ciudad es un espacio diferenciado de acumulación general de la economía doméstica y como tal se convierte en un referente durante largos periodos, marcando y dirigiendo las prácticas familiares¹⁶.

Quiero decir que el mercado expresa el proceso de modelado relativamente estable del espacio de la ciudad o del territorio según el patrón y las necesidades de la estructura social, utilizando como operador de ese acoplamiento la renta inmobiliaria¹⁷. Se trata pues de prácticas sociales cuya dimensión monetaria oculta su verdadera naturaleza. Ahora, liberados del prejuicio monetarista, podemos intentar explicar cuál es el significado de aquella entelequia que llamábamos precio del suelo: el precio de una vivienda no es el resultado de una escasez o una abundancia, se establece según su posición en el espacio social y lo hace sobre todo a través del precio unitario aunque disponga de un último corrector, una especie de umbral de seguridad que siempre se desplaza hacia arriba, en el precio total.

El precio del suelo es un operador selectivo que permite calibrar los grupos sociales, de ahí su gran autonomía respecto a los costes de producción. Esto no significa que el espacio social sea un campo de valores homogéneos a cualquier escala, un mosaico de recintos de clase bien delimitados, aunque en algún caso pueda ser así. Posiblemente —pero esto no es más que una hipótesis—, crear ese mosaico equilibrado (en el sentido termodinámico) sea su atractor final y, como señalo más arriba, sea entonces cuando el mercado se estabilice. Estamos lejos de esa situación porque nuestras ciudades aún conservan muchos rasgos del espacio unitario e integrado que fueron.

¹⁶ Empieza a ser frecuente la aparición de financiaciones a 40 años y ha sido habitual repetir dos y hasta tres veces financiaciones de 10, 12 y 15 años, lo que prolonga, para las familias, el periodo de acumulación en alojamiento notablemente.

¹⁷ El gradiente de rentas inmobiliarias ha sido tratado ampliamente por las escuelas neoclásicas, planteándolo como una elección entre iguales. Para estas escuelas todo es una elección traducible en términos monetarios, una cuestión de valorar más o menos la proximidad a determinados centros a cambio de utilidades, como si todo el mundo pudiera elegir. No es este el lugar para hacer una crítica de esta visión. Baste decir que no ha sido capaz de explicar la evolución de los precios producida, y nunca pudo explicar la génesis del espacio económico en el que se apoyaba: para existir necesitaba un espacio previamente diferenciado, nadie sabe cómo, ni cuando.

A pesar de que el grano es algo grueso, es decir, que los distritos contienen, unos más que otros, componentes integradas de clase, en los gráficos 3.1, que ya hemos visto, se puede comprobar cómo en cada uno de ellos, al lado de unos valores dominantes, hay otras "impurezas" o valores asociados que pueden representar residuos históricos más o menos depurados. Y estos valores secundarios son tanto más abundantes cuanto más compleja sea la biografía del tejido que describen, y menos hayan sido efectivos, en su caso, los procesos de depuración. Es evidente que en las modernas periferias metropolitanas estaríamos ante espacios sociales muy homogéneos, tanto si son de clase alta como baja, ya que nacieron con una fuerte connotación de clase y su itinerario es aún muy corto¹⁸.

De nuevo estamos describiendo procesos sociales de creación y transformación del espacio urbano, de modelado y diferenciación del espacio de la ciudad para acoplar la estructura social y asegurar su pervivencia. Son esos procesos los que activan el mercado y sabemos que implican en muy alta proporción al parque ya consolidado, es decir, al espacio social ya existente y, digámoslo ya porque va a tener una importancia fundamental en el mecanismo de formación de precios, también el patrimonio inmobiliario familiar acumulado que se asocia a ese espacio de forma indisoluble.

Es importante recordar que esa realidad que llamamos espacio social ha adoptado ya algunas configuraciones históricas bien conocidas, al menos en sus términos generales, y no siempre ha precisado de la renta para crear estructuras muy estables que aseguraran su permanencia y su eficiente colaboración en la conservación de las divisiones sociales; en cualquier ciudad suelen convivir varias de estas fórmulas organizadas en configuraciones precisas. El empleo de la renta es moderno y ha sido preciso esperar a su transformación en forma de patrimonio inmobiliario doméstico mediante un mecanismo financiero de acumulación de la renta salarial, y a que esta transformación fuera general (más de un 85% de las familias) para que actuara como un operador muy eficaz de zonificación social, como garantía de la eficiencia del campo de rentas; con todas sus "impurezas", naturalmente.

Es por ese espacio histórico, en general estable porque conserva fuertes herencias y que se modela lentamente mediante prácticas sociales aunque a veces conozca períodos de cambios más agudos, y cuya métrica de valores se elabora de forma colectiva y borrosa en el mercado de segunda mano, por el que circulan (y se acumulan) las rentas familiares y donde conservan su estructura clasificatoria y sus matices, perfeccionando su papel de descriptor social.

¹⁸ Recientes trabajos realizados en algunos municipios de la periferia obrera del área metropolitana de Madrid por el Seminario de Planeamiento y Ordenación del Territorio de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid parecen demostrar lo contrario de esta tendencia, ya que en la fase madura, el espacio social de estos municipios, considerablemente homogéneo en origen, se descompone en un espectro más amplio en la actualidad. Se trata sólo de una apariencia ya que en realidad es la sociedad local la que ha experimentado transformaciones y se ha diversificado forzando una adaptación del espacio que actualmente alimenta la máquina inmobiliaria en estos municipios metropolitanos.

Un nuevo operador y los recursos de siempre

En una primera fase de configuración de este espacio en su moderna versión mercantil, que fue una primera fase de acumulación patrimonial generalizada que ha conocido diferentes períodos (los del crecimiento metropolitano moderno), la métrica de esa topografía de precios venía establecida por la estructura de rentas familiares correspondiente. Fue una época caracterizada por la construcción de las nuevas periferias.

Podría haber seguido siendo esa la métrica si no fuera porque, una vez que la mayoría de las familias han consolidado un primer patrimonio residencial, éste podría intervenir en la formación de precios como un ahorro previo, a condición de que pudiera hacerse efectivo: en el mercado de segunda mano, evidentemente. Dicho en pocas palabras, cualquier intento familiar de “mejora” de su alojamiento que supusiera un cambio de vivienda y, especialmente, cualquier intento de desplazamiento por la división social del espacio, podía encararse ahora con un patrimonio acumulado en la primera fase, más el esfuerzo financiero que admitiera su renta salarial actual. La posibilidad de acumulación podía así alterar el orden social o, mejor dicho, la dimensión espacial de ese orden que constituye uno de sus garantes más eficaces. La hipótesis que propongo es que el mercado ha evolucionado en un corto período de tiempo al alza para anular ese efecto acumulativo y mantener el orden establecido. Eso no significa que en el período de transición en el que vimos que crecía el tamaño medio de la hipoteca hasta agotar el esfuerzo financiero familiar, no haya habido desplazamientos en ese espacio social que vengan a sumarse a las herencias históricas, pero seguro que ésa no ha sido la regla.

En términos generales este proceso de autorregulación parte de la posibilidad, pronto transformada en necesidad, de, como mínimo, duplicar el precio. Y eso es lo que nos dicen los valores medios, más o menos, que ha acabado ocurriendo.

Puede discutirse si la hipótesis avanzada más arriba es correcta en todos sus términos y también cuál ha sido el catalizador que ha facilitado esta duplicación media en un período tan corto¹⁹; eso forma parte de nuestras investigaciones en curso, pero no es la cuestión fundamental en estas breves notas que sólo pretenden mostrar el papel de las prácticas sociales relacionadas con la construcción de su propia dimensión espacial en la formación de los precios, tratando de resolver el problema creado por la evolución contradictoria de los términos del mercado. Nos basta recordar que la construcción rápida de nuestras modernas metrópolis no se hizo precisamente con recursos abundantes ni con los resultados más satisfactorios, de manera que podríamos decir que 25 años después de aquella fuerte expansión urbana se había acumulado mucha “insatisfacción residencial” que ha podido actuar de

¹⁹ Seguramente ciertas inversiones especulativas han servido de catalizador en este proceso, que realmente ha sido muy rápido.

motor de un proceso generalizado de relocalizaciones, asociado también a ciertos cambios en la estructura de la formación social y a la propia actividad del sistema promocional. Lo que aquí nos interesa es saber que existe la posibilidad de incluir el patrimonio ya acumulado en el precio del traslado, que esta práctica podía generalizarse y que en los años del boom se disponía de siete u ocho viviendas usadas por cada vivienda nueva para hacer la aplicación, lo cual aumenta notablemente las probabilidades. Y, por último, que una misma vivienda, en cuatro años, había triplicado o cuadruplicado su precio, es decir, que la topografía de precios se había redimensionado anulando las posibilidades transformadoras del mecanismo de acumulación.

Creo que ya estamos en condiciones de proponer un mecanismo que, en términos generales, puede explicar por qué puede duplicarse el precio sin que se bloquee el mercado y por qué pueden llegar en el extremo a multiplicarse por cuatro o cinco algunos precios, dependiendo del escalón que ocupen en la jerarquía. No hacen falta milagros, tampoco es necesario proponer un escenario de blanqueo masivo de capital o de fuertes inversiones especulativas de incierto futuro aunque puedan contribuir a que todo se haga más deprisa (pero no más lejos); no necesitamos otro motor que simples rentas salariales, —como siempre— alimentando una dinámica de redimensionamiento, pero también de consolidación y, en su caso, de ligero remodelado, del espacio social diferenciado.

Cualquiera que tenga una vivienda y decida cambiar de alojamiento, por ejemplo hacia una nueva que él considere mejor o más acorde con su lugar en la pirámide social, puede hacerlo vendiendo la vieja y añadiendo una cantidad que en principio tratará de que sea mínima pero que puede llegar hasta el límite de su capacidad financiera durante un cierto período. Ese sencillo mecanismo implica otra renta salarial como mínimo, la de aquel que le compra su vivienda usada y puede venir en forma de ahorro acumulado o de capitalización por vía financiera, pero se trata de rentas familiares. El máximo capital que admite esta simple cadena de dos eslabones es la suma de los esfuerzos de capitalización de esas dos rentas, y ese sería el precio máximo que podría alcanzar la vivienda nueva que persigue nuestro protagonista. Seguramente esa cadena de dos eslabones es la más frecuente, pero puede haber cadenas inmobiliarias de tres y más eslabones, a medida que nos desplazamos hacia el vértice de la pirámide social. En esos casos podríamos terminar por aplicar tres o cuatro rentas y el precio podría triplicarse o cuadruplicarse. Tendríamos un circuito por el que transitarían las rentas siguiendo escalones de precios hasta la vivienda más alta en la jerarquía que sería la beneficiaria final de esa cadena acumulativa.

Eso es lo que han estado disfrutando ciertos nuevos productos ofrecidos por las promotoras durante los años del boom, para lo cual tuvieron que nacer rodeados de un gran prestigio como espacio de clase, o ciertas localizaciones privilegiadas en el centro de las ciudades o en barrios históricos reconocidos por todos en el vértice de la pirámide.

Obsérvese que cualquier encadenamiento de dos eslabones se sitúa a una determinada altura del gradiente escalonado de precios afectando a dos peldaños consecutivos y que, tal como se presenta el mecanismo, la altura de cada escalón de la pirámide viene condicionada por el esfuerzo financiero característico del grupo de renta que le corresponde, que viene a añadirse a la suma de los que le preceden. Ésa es la nueva disposición que puede adoptar la jerarquía de precios después de un período suficiente de aplicación del mecanismo, y que ha llegado a materializarse gracias a la importante actividad que hemos detectado en el mercado especialmente de segunda mano. Este nuevo espacio inmobiliario sustituye la ya agotada métrica de la serie inicial de rentas salariales ($r_1; r_2; r_3; r_4; \dots; r_n$), incapaz de brindar las suficientes garantías de selectividad por la serie acumulativa ($r_1; r_1+r_2; r_1+r_2+r_3; r_1+r_2+r_3+r_4; \dots; r_1+r_2+r_3+r_4+\dots+r_n$) que restituye al espacio de rentas su poder diferenciador (véase gráfico 4.1). Sólo es necesario que el mercado de segunda mano funcione sin problemas, se mantenga activo y sea capaz de cubrir el espectro social en todo su intervalo de existencia.

En esta construcción hemos supuesto que el universo de rentas compone una estructura discreta y le hemos asignado umbrales. Son umbrales que se extraen empíricamente de las distribuciones de valores, en cada ciudad. Naturalmente, sin esos umbrales no existe selectividad ni capacidad diferenciadora. La continuidad estricta está reñida con la estabilidad de los sistemas ordenados en escalas. Reconocer ese hecho fundamental de la naturaleza del mundo físico exigió cambiar numerosos prejuicios, pero a cambio se pudo penetrar en algunos dominios de la realidad que hasta entonces habían permanecido inaccesibles. Éste es uno de esos campos, ya que el microcosmos urbano está organizado sobre "cuantos" de renta que posiblemente sean más borrosos que los cuantos de energía del microcosmos atómico. La experiencia muestra la estructura granular de la distribución de precios como ya señalaba al principio, igual que los tamaños y los programas de los alojamientos, que se organizan en torno a ciertos valores semejantes a las órbitas de energía de las estructuras de los átomos. Esas órbitas son excluyentes y confinan su contenido dentro de umbrales energéticos determinados. Sin esa cualidad se desmoronaría todo el orden que da consistencia a la materia y que en gran medida presta su principal soporte actualmente, en un mundo regido básicamente por los agregados monetarios, al espacio social.

Éste es, pues, el mecanismo en términos generales y expresado en su máxima potencia. Con él en teoría se pueden alcanzar precios muy elevados en las zonas altas de la pirámide social y habitacional, pero no siempre puede activarse en toda su plenitud. De hecho hay muchas limitaciones para que pueda alcanzar su despliegue completo, pero en cualquier caso son dinámicas socioeconómicas las que están en el fondo del ajuste, combinadas con la actuación, generalmente intuitiva y poco fundamentada, de los agentes inmobiliarios que con frecuencia bloquean inconscientemente el circuito de rentas. No es una cuestión de suelo, eso es evidente, aunque el sueño de cualquier promotor sea disponer de todo el que pueda

necesitar al precio más bajo para poder él quedarse con todo el valor que le asigne su posición en el espacio social.

Esta simple presentación de un nuevo mecanismo de formación de precios que permite explicar sus fuertes alzas y al mismo tiempo la gran actividad del mercado no debe ocultar la cuestión de fondo: el proceso de maduración de las estructuras sociales, sus dinámicas de reproducción y el papel regulador y de acumulador que adquiere la propia dimensión espacial de estos procesos. La dinámica inmobiliaria implicada, por más que se presente como un teatro mercantil de rentas y precios, expresa siempre relaciones sociales, configuraciones y transformaciones de la formación, estrategias de conservación del orden o de diversificación; emergencia de grupos y redefinición de papeles apoyados en nuevos paradigmas de habitación, en nuevas maneras de vivir la ciudad. Esos son los motores principales de la máquina inmobiliaria residencial en esta fase madura de la evolución metropolitana, que sigue alimentándose fundamentalmente de rentas familiares.

Es un proceso histórico y local que mantiene relaciones mediatizadas con las estructuras económicas y sus magnitudes y ciclos (no es ajeno a la evolución del empleo, ni al precio del crédito, ni a los procesos de desregulación productiva, ni a la alteración de los mecanismos de distribución de la renta, ni al despliegue de nuevas modalidades de consumo); que en cierto modo depende de los comportamientos y estrategias de los agentes inmobiliarios, tanto de sus aciertos como de sus errores, pero que conserva un importante grado de autonomía, debido al carácter estructural que posee, en el ámbito local, el espacio social, el mercado y su campo de precios, que no pueden ser explicados sin conocer su genealogía y su peripecia histórica.

En cualquier caso, la importancia de esta aproximación no es tanto ilustrar las modalidades de formación de los precios de la vivienda, como ofrecer un marco teórico para estudiar los procesos de configuración del espacio social de la ciudad y el papel que históricamente van adoptando sus diferentes componentes en su peculiar organización, relacionando estas dinámicas con los mecanismos de acumulación patrimonial familiar y las actividades del sector inmobiliario. Ello permitiría resituar los problemas específicos de la ciudad histórica y liberarla en buena medida de los prejuicios disciplinares que trivializan las intervenciones en estos ámbitos complejos.

CUADRO 1.1**PRECIOS DE VIVIENDA, PRECIOS DE CONSUMO
Y COSTES DE EDIFICACIÓN**

Período	Precios del m ² de la vivienda		IPC	Costes de edificación
	Ptas./m ²	Variación anual (%)	Variación anual (%)	Variación anual (%)
1987 Media anual	52.789	—	5,3	3,5
1988 Media anual	65.985	25,0	4,8	4,2
1989 Media anual	81.359	23,3	6,8	5,8
1990 Media anual	94.070	15,6	6,7	5,9
1991 Media anual	107.543	14,3	5,9	4,4
1992 Media anual	106.102	-1,3	5,9	4,4
1993 Media anual	105.670	-0,4	4,6	4,1
1994 Media anual	106.414	0,7	4,7	3,6
1995 Media anual	110.155	3,5	4,7	4,3
1996 Media anual	112.197	1,9	3,6	3,5
1997 Media anual	113.940	1,6	2,0	1,9
1996 Trim. 1	111.557	2,7	3,7	3,7
1996 Trim. 2	112.338	2,1	3,6	2,7
1996 Trim. 3	112.341	1,4	3,7	2,3
1996 Trim. 4	112.561	1,3	3,3	2,6
1997 Trim. 1	112.766	1,1	2,5	1,7
1997 Trim. 2	113.650	1,2	1,6	1,7
1997 Trim. 3	114.247	1,7	1,8	2,1
1997 Trim. 4	115.098	2,3	2,0	2,1

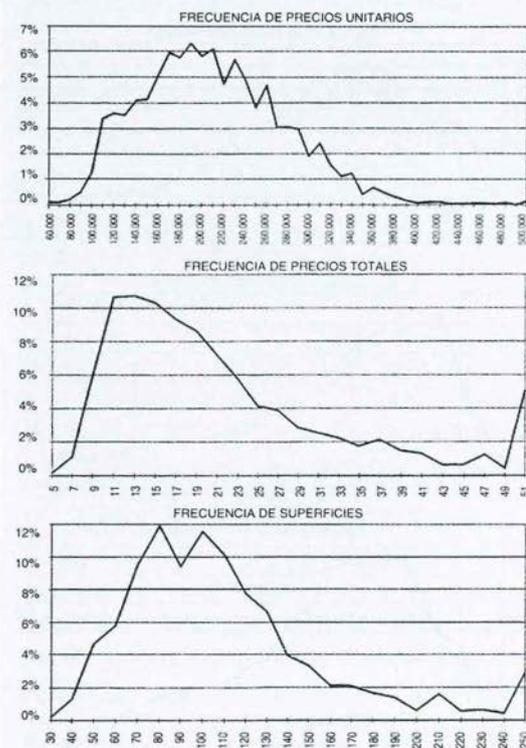
Fuente: *Índice de precios de las viviendas. Año 1997.* Ministerio de Fomento.

CUADRO 1.2**PRECIO MEDIO/M² DE LAS VIVIENDAS POR CC.AA.
(En orden decreciente de 1997)**

Comunidad Autónoma	Pesetas/m ²			Variación (%)	
	1991	1996	1997	1997/1991	1997/1996
1. Madrid (Comunidad de)	173.741	180.427	179.295	3,2	-0,6
2. País Vasco	123.342	153.602	154.880	25,6	0,8
3. Cataluña	125.748	133.297	137.126	9,0	2,9
4. Navarra (Comunidad Foral)	-	113.750	121.134	-	6,5
5. Cantabria	-	115.244	116.283	-	0,9
6. Baleares, Illes	89.376	99.986	106.640	19,3	6,7
7. Canarias	88.487	99.186	106.386	20,2	7,3
8. Castilla y León	105.681	103.662	105.217	-0,4	1,5
9. Asturias (Principado de)	98.670	103.126	104.840	6,3	1,7
10. Rioja, La	-	100.967	101.033	-	0,1
11. Galicia	95.986	93.891	95.118	-0,9	1,3
12. Aragón	86.002	90.994	90.646	5,4	-0,4
13. Andalucía	80.473	87.314	88.724	10,3	1,6
14. Comunidad Valenciana	68.690	80.084	82.675	20,4	3,2
15. Castilla-La Mancha	70.231	74.516	75.868	8,0	1,8
16. Murcia (Región de)	67.819	67.484	70.363	3,8	4,3
17. Extremadura	58.137	64.850	64.926	11,7	0,1
Precio medio nacional	107.543	112.197	113.940	5,9	1,6

Fuente: *Indice de precios de las viviendas. Año 1997.* Ministerio de Fomento.

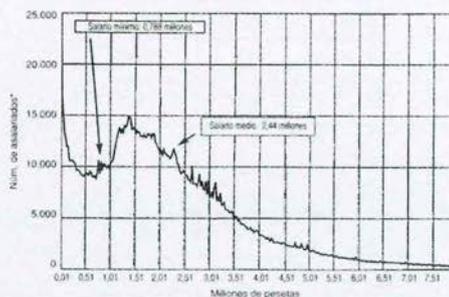
GRAFICO 2.1
FRECUENCIA DE PRECIOS UNITARIOS, DE PRECIOS TOTALES
Y DE SUPERFICIES PARA EL MERCADO DE SEGUNDA MANO
EN MADRID, 1996



Fuente: Trabajo de campo.
 Año 1996. Elaboración propia.

Fuente: Trabajo de campo, 1996. Elaboración propia, 1996.

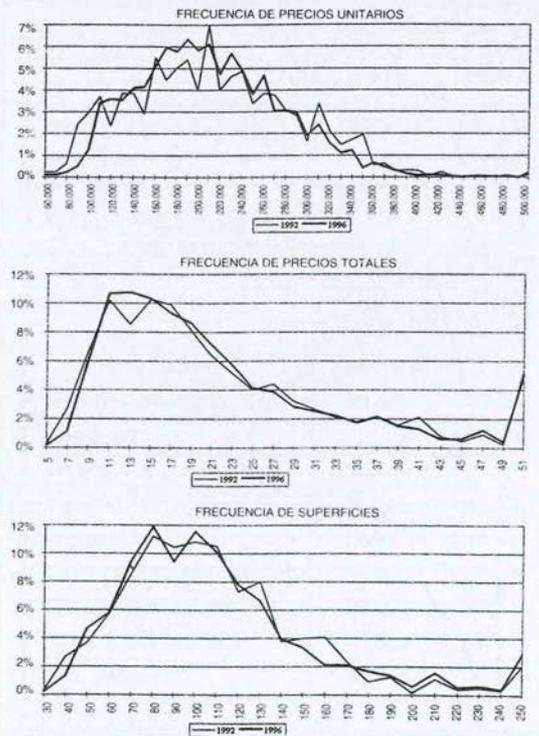
GRAFICO 2.2
DISTRIBUCIÓN DE LOS SALARIOS
EN LA COMUNIDAD DE MADRID



Fuente: Melis Maynar, F.
 Año 1994.

* Personas por tramo de 25.000 pesetas.

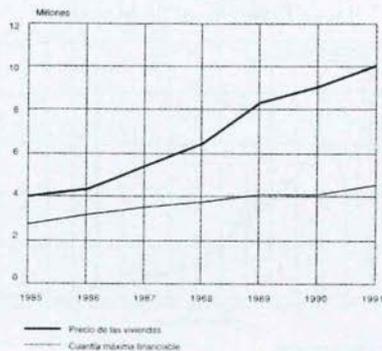
GRAFICO 2.3
FRECUENCIA DE PRECIOS UNITARIOS, DE PRECIOS TOTALES
Y DE SUPERFICIES PARA EL MERCADO DE SEGUNDA MANO
EN MADRID, 1992 Y 1996



Fuente: Trabajo de campo, 1996. Elaboración propia, 1996.

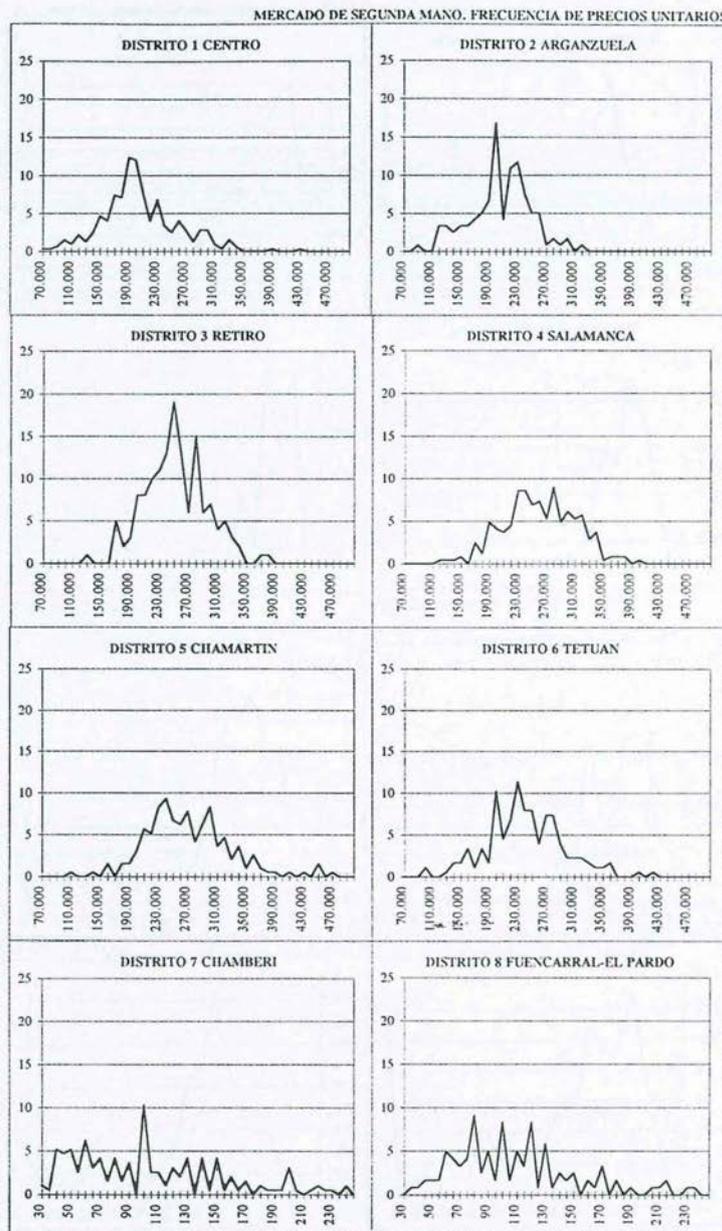
Fuente: Trabajo de campo.
 Año 1996. Elaboración propia.

GRAFICO 2.4
ACCESIBILIDAD DE LA VIVIENDA EN ESPAÑA



Fuente: Revista de
 Financiación de la vivienda.
 Año 1992.

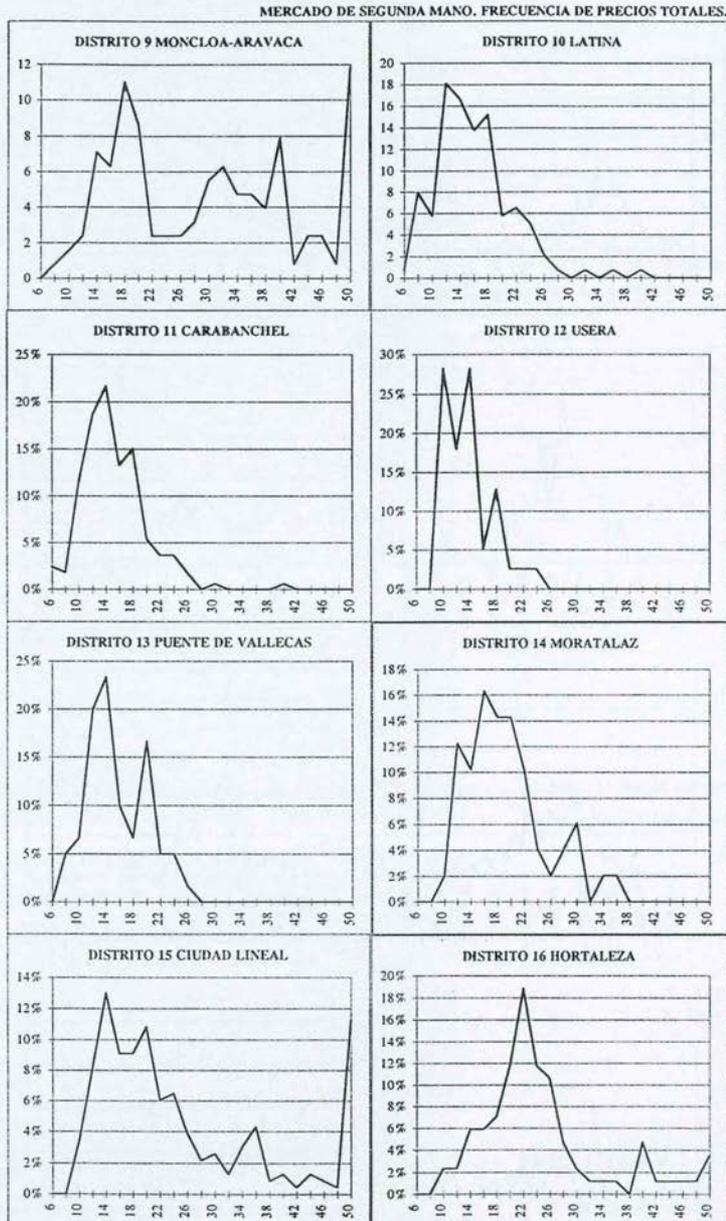
GRAFICO 3.1
MERCADO DE SEGUNDA MANO,
FRECUENCIA DE PRECIOS UNITARIOS (Pts./m.²)



FUENTE: Trabajo de campo. 1996. Elaboración propia, 1996.

Fuente: Trabajo de campo. Año 1996. Elaboración propia.

GRAFICO 3.2
MERCADO DE SEGUNDA MANO,
FRECUENCIA DE PRECIOS TOTALES (Millones de ptas.)

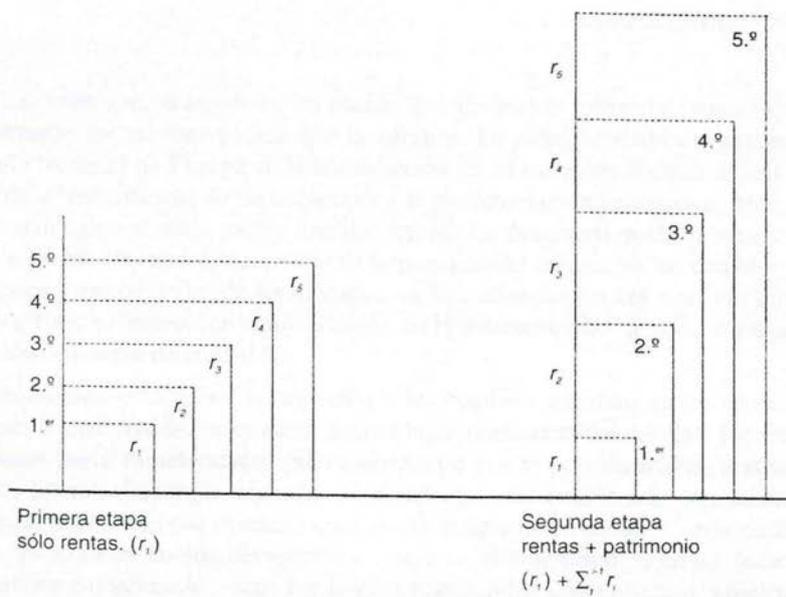


FUENTE: Trabajo de campo, 1996. Elaboración propia, 1996

JUAN DE HERRERA. SEC. URBANISMO. Avda Juan de Herrera 4. TF: 91/336.65.08

GRAFICO 4.1

JERARQUÍA DE PRECIOS DE VIVIENDA PARA CINCO ESCALONES DE DIFERENCIACIÓN.
ESTRUCTURA DEL CAMPO DE PRECIOS RESIDENCIALES





EL DEBATE REFORMISTA SOBRE LA VIVIENDA Y LA CIUDAD EN ESPAÑA⁺

*María Castrillo Romón**

1. La urbanización española, en cuanto que fenómeno territorial, siguió aproximadamente las mismas pautas que la europea. La diferenciación del proceso en España frente al de Europa en la construcción de su moderno sistema de ciudades se refleja básicamente, de forma acorde a la modernización económica, en su cuadro cronológico y en un menor impulso inicial. La desamortización urbana y rural fueron piezas clave en el desarrollo de la inmigración urbana, en los cambios morfológicos y estructurales de las ciudades, en la conformación del mercado inmobiliario urbano e, incluso, en algunos casos, en la determinación de posiciones dentro del nuevo sistema de ciudades.

El crecimiento urbano por inmigración y los cambios sensibles en las estructuras urbanas y territoriales comenzaron a tener lugar hacia la mitad del XIX y quedaron en buena parte caracterizados diferencialmente por la política administrativa del Estado liberal: durante la segunda mitad del siglo, las tendencias migratorias iniciadas se aceleraron por el efecto diferido de la desamortización de suelo rústico y de la “pseudorrevolución demográfica”, pero la falta de respaldo en un desarrollo económico estructurado —que fue la gran oportunidad desperdiciada por el ferrocarril— avaló desiguales crecimientos urbanos y consolidó hacia el cambio de siglo la macrocefalia de Madrid y Barcelona. Por último, la fase de urbanización más cercana por sus tasas de crecimiento al modelo europeo arranca en 1914, en el período alcista derivada de la primera guerra mundial.

2. Los primeros síntomas de crisis de la vivienda en España se verificaron sobre los cascos históricos de las ciudades sometidas a crecimiento. Estos cambios, que

⁺ Conclusiones de la tesis doctoral “Reformismo, vivienda y ciudad en España”, leída en la Universidad de Valladolid el 30 de Mayo de 1997 (texto inédito).

* Universidad de Valladolid, España.

fueron ya sensibles hacia mediados del siglo XIX, se cifraron en una progresiva densificación, un empeoramiento en conjunto de las condiciones de salubridad del espacio edificado y en el surgimiento de la "cuestión de los inquilinatos".

Sobre el espacio urbano tradicional de las ciudades españolas más dinámicas tuvieron lugar diversos procesos de incremento de las alturas edificadas, ocupación de espacios ineditados, subdivisión de la edificación existente, etc. hasta alcanzarse niveles muy altos de densidad de habitantes y viviendas. Paralela e interdependientemente se produjo, desde la liberalización de 1842, un incremento en el precio de los alquileres de las viviendas que alcanzó a convertirse en un verdadero problema social.

En este sentido, la aportación de Cerdá en relación con la evolución de la ciudad amurallada en Barcelona entre 1855 y 1859 va más allá del excepcional aprovisionamiento de datos sobre la realidad urbana y social de su tiempo para conformarse como la primera reflexión urbanística en España que, con carácter general e influida por el pensamiento higienista de la época, se orientó, por un lado, hacia el establecimiento científico de una relación causal entre la densidad urbana excesiva y los altos grados de insalubridad reflejados en las cifras de mortalidad ordinaria y catastrófica, y, por otro, al análisis de los procesos especulativos urbanos proyectados sobre la "cuestión de los inquilinatos". La más importante contribución de Cerdá a este último aspecto fue su definición rigurosamente objetiva y coherente del problema: el metro cúbico de aire respirable era un 34% más caro en las viviendas de coste absoluto más "barato" que en las "caras". Además defendió como una de las principales causas de esta situación el precio del suelo urbano, encarecido desorbitadamente por el "monopolio artificial" fundiario ocasionado por el amurallamiento.

De este modo, en el discurso de Cerdá quedaron establecidas las interrelaciones de los primeros componentes de la crisis urbana: densificación, insalubridad y encarecimiento del precio de la vivienda. Estos factores, manifestados sobre los cascos históricos a lo largo de todo el periodo estudiado, se proyectaron de modo crítico sobre la penuria de las condiciones de alojamiento popular, como hicieron bien patente las denuncias médicas acaecidas sistemáticamente por diversas vías desde los años centrales del siglo XIX. El papel de los higienistas no sólo fue determinante porque produjo la toma de conciencia por parte de las clases dirigentes de la situación de la vivienda popular, sino que cobró su máxima trascendencia al fundamentar —comenzando por Cerdá— el pensamiento arquitectónico y urbanístico a lo largo del desarrollo de la ciudad industrial.

3. El problema de la vivienda (y el déficit de higiene de la ciudad a él asociado) se encuentra entre las causas desencadenantes de las primeras experiencias de ensanche de población en España (Barcelona y Madrid). En este sentido, justificó y estuvo presente en el desarrollo de la legislación de ensanche y en todos los proyectos a ella ajustados. Pero esta presencia, a la par que institucionalizada, resultó

meramente nominal. El problema de la vivienda y la insalubridad de los espacios no sólo sobrevivieron a los ensanches sino que se multiplicaron y adquirieron nuevos matices. Este efecto no fue debido en última instancia a un mal dimensionamiento de los ensanches o a la mala gestión de los mismos sino que su razón estuvo en cierta contradicción interna del mecanismo arbitrado frente a la naturaleza del problema, es decir, a razones estructurales que, además, se vieron reforzadas por otras coyunturales.

El ensanche, en su formulación teórica, intentaba armonizar el objetivo de mejora higiénica y económica del problema de la vivienda con el mantenimiento del funcionamiento especulativo del mercado inmobiliario. Este encuentro, que Topalov ha demostrado como imposible, se resolvió en la práctica regulada legalmente en un agnosticismo probado del instrumento urbanístico que, en función de los intereses dominantes, no se pondría sino al servicio de la dinamización económica-inmobiliaria, obviándose efectivamente que la finalidad de la apertura de nuevo suelo urbano a través del ensanche había sido originariamente la rebaja de los alquileres y la mejora de las condiciones sanitarias de la ciudad.

Es más, la alusión al problema de la vivienda en las memorias de los proyectos de ensanche, por sabida y por secundaria a la postre, fue perdiendo fuerza y reduciéndose progresivamente a fórmulas más o menos estereotipadas, fagotizada por las razones de la economía especulativa arraigadas en Administración e inversores y proyectadas sobre los ensanches. La argumentación técnica en la inmensa mayoría de los proyectos se limitó por lo común al “apriorístico coeficiente de los metros cuadrados por habitante” (germen sembrado por Cerdá) de modo tal que, finalmente, por su renuncia a cualquier otra consideración social, la solución al problema de la vivienda quedó sublimada en los proyectos de ensanche a la mera obtención de aquellas cifras de 40 m²/hab. ó 6 m³/hab.

4. A partir del análisis de la realidad urbana y de la crítica profunda a la práctica canónica parisina de las aperturas viarias, Cerdá forjó una teoría propia en la que ensanche y reforma quedan indisolublemente ligadas frente a la crisis sobre la que debían actuar. Según Cerdá, sólo la correcta articulación de ambos tipos de actuaciones —saneamiento de la trama interior y apertura de grandes áreas exteriores— haría posible la resolución del problema higiénico de las viviendas en el casco preexistente —y en toda la ciudad— con el menor detrimento para sus ocupantes, y la contención del precio del suelo y, por tanto, del problema de los alquileres.

Independientemente de la consistencia de tal teoría, al divorciarse en el campo jurídico la regulación de reforma y ensanche, se consagró su desarrollo separativo y naufragaron con ello las posibilidades de verificar el sistema teórico propuesto por Cerdá. Con la quiebra legislativa del sistema teórico reforma-ensanche, y teniendo en cuenta el contexto especulativo imperante, la posibilidad de remodelar áreas internas atendiendo a valores sociales (saneamiento de barrios insalubres, realojamiento de la población en nuevas viviendas higiénicas...) se tornó absoluta-

mente inverosímil. Se sancionó de este modo la imposibilidad de intervenir sobre la ciudad existente de modo que los efectos del mecanismo consolidado de producción de ciudad a partir de la apropiación privada de las plusvalías generadas colectivamente quedasen neutralizados, cuando menos, en lo que suponían de empeoramiento del problema de la vivienda.

5. Es extensible al caso español la tesis defendida por Cesari y Gresleri, según la cual, para las administraciones neo-conservadoras europeas, la búsqueda de soluciones al problema de la vivienda popular pudo irse centrando a través de las diversas experiencias urbanísticas. La transformación de las áreas centrales (en que la existencia de la crisis se hizo patente y alcanzó un punto crítico), la extensión de las prácticas de reforma (que derivó automáticamente en un agravamiento generalizado de tal situación), y la inoperancia de los planes de ensanche frente al problema habitacional popular pusieron de manifiesto la naturaleza especulativa del problema de la vivienda. Con apoyo en ello y en experiencias privadas precedentes orientadas hacia la descapitalización parcial del ciclo de producción del alojamiento, arrancó la formulación de políticas estatales de vivienda encaminadas a la "fabricación" de un mercado de la habitación económica según los principios reformistas. Estas políticas, aunque diferenciadas nacionalmente actuaron, por su genealogía compartida, con caracteres comunes sobre las periferias urbanas.

En este sentido, en España, las experiencias de crecimiento urbano de baja densidad (ciudades jardín y Ciudad Lineal), apoyadas propagandísticamente en modelos con fundamentación antiagiotista, prosperaron de hecho como desarrollos netamente especulativos basados en la producción de suelo urbano como respuesta a una demanda crítica de vivienda. Este objetivo, al contrario de lo que había sucedido en experiencias anteriores del mismo signo, pudo contrapesarse muy limitadamente en el plano social por aquellos elementos exógenos introducidos por la Administración pública (control del desarrollo bajo los preceptos de la higiene, medidas fiscales y financieras sobre la vivienda, etc.). No plantearon en realidad, pues, un cambio estructural en la relación entre la crisis de la vivienda y la ordenación del crecimiento urbano dentro del sistema capitalista, sino un ajuste coyuntural, aunque continuado, posibilitado desde las políticas de vivienda. Las experiencias primeras de baja densidad supusieron así la introducción de algunas mejoras de alcance variable (aunque nunca demasiado amplio) sobre la vivienda de los estratos más altos de los grupos sociales afectados. Por ello, las ciudades jardín no pueden considerarse ni lejanamente como paliativos a la brecha abierta entre la crisis de la vivienda y los intentos de racionalización de desarrollo de la ciudad industrial, sino que su aportación más valiosa se cifrará en lo que supusieron de validación experimental de algunos principios teóricos reformistas relativos a la domesticidad. No obstante, hay que señalar también que la introducción por esta vía de los principios de la Construcción Cívica de forma ligada a la legislación de vivienda social tuvo dos efectos subsidiarios que serían importantes en la evolución del problema: la constatación de los límites reales del ideal reformista de la casa unifamiliar en propiedad y el impulso ideológico al planeamiento urbano.

6. Si bien es cierto que la crisis habitacional o alguna de sus manifestaciones constituyeron generalizadamente los argumentos de partida de todos los intentos de regularización total o parcial del espacio urbano, no es menos cierto que tal objetivo fue una y otra vez supeditado en la realidad al mantenimiento de los intereses coyunturales del mercado inmobiliario. En la medida en que esto fue así —y en esto es forzoso volver la vista de nuevo hacia la tesis de Christian Topalov— tales intentos sólo fueron capaces de asumir el problema de la vivienda de aquellos sectores sociales más capaces como demanda, y, por tanto, pueden considerarse abortados en su intento —cuando realmente fuese más que nominal— de resolver la crisis de forma generalizada. El problema de la vivienda, en lo que afectaba a las clases más bajas, quedó, por consiguiente, desatendido en todas esas intervenciones racionalizadoras de la forma de la ciudad industrial.

En definitiva, en la práctica urbanística se bastardeó el argumento del problema de la vivienda y, siguiendo la lógica neoconservadora definida por Benevolo, se puso la producción institucionalizada de las ciudades a disposición de los intereses de la burguesía inmobiliaria. Así, según los intereses de los propietarios, se transformó efectivamente el control del desarrollo urbano regular en organización del mercado inmobiliario formal. Naturalmente, este planteamiento quedó marcado por los límites propios de una estricta economía de mercado: sólo se pudo producir vivienda para las clases acomodadas; el resto hubo de quedar en el ámbito de las economías informales u ocupar un submercado al menos hasta que se produjeron algunos primeros intentos formales de descapitalizar algún escalafón del ciclo de la mercancía-vivienda. Por eso, al tiempo de la producción de ciudad ordenada, se asiste a una más intensa formación de la ciudad “inexistente” (en terminología de Aymonino).

7. El crecimiento periférico no planificado globalmente asumió, frente al problema de la vivienda, un importante papel: no resolvió propiamente la crisis en sus aspectos cualitativos pero materializó diversas vías de escape a la misma. La población afectada por la carestía de la habitación no encontró a su alcance en los extrarradios condiciones higiénicas mucho mejores que en otras zonas de la ciudad, pero los solventes encontraron un mercado adaptable a las condiciones de la demanda que representaban y los insolventes, una laxitud de control en muchos aspectos que les permitía “solucionar” su problema en la estricta medida de sus posibilidades (chabolas, ocupaciones de ruinas, etc.).

Ahora bien, ¿por qué se satisfizo la demanda efectiva en el extrarradio?, es decir, ¿cómo fue posible que las viviendas así generadas dentro de un contexto capitalista no tropezasen con las limitaciones surgidas en los intentos “ordenados”? ¿Cuál era la diferencia entre zonas consolidadas o planificadas y periferia que hacía posible que esta última asumiese los déficits de aquellas en cuanto al alojamiento de las clases más bajas?.

Se han argumentado razones de tipo histórico que explican esta situación (concentración de la propiedad inmobiliaria de ensanches y extrarradios, actitud de los ayuntamientos ante los intereses de los propietarios en uno y otro caso, etc.). Sin

embargo, recurriendo de nuevo a la tesis de la vivienda como “mercancía imposible” (Topalov), cabe también construir un razonamiento sobre argumentos de tipo estructural. En primer lugar, dentro del proceso de formación de las primeras periferias aparecen momentos en que el ciclo de la mercancía vivienda escapa a la ley del máximo beneficio en algún punto. Esto se evidencia por ejemplo, en los casos de autoconstrucción y de construcción en precario, donde la aptitud para adaptarse temporal y económicamente a las necesidades del usuario se convierte en medida de su propia inhibición del ciclo capitalista. Por otro lado, frente al crecimiento regular de la ciudad, la producción de vivienda periférica presenta otra descapitalización relativa. Primero, porque la ausencia de planificación global habría supuesto, con relación al ensanche y a la ciudad consolidada, un diferente mercado inmobiliario en el que las expectativas eran menos firmes¹ y en el que el condicionamiento de la demanda existente era más directo. Segundo, porque las extremadamente precarias condiciones de urbanización suponían, frente a las áreas de crecimiento planificado, que esta fase de la producción de la vivienda (alcantarillado, red de agua potable, etc.) quedase diferida en el tiempo a la administración pública, por tanto, sujeta a descapitalización.

Por estas razones la vivienda en la periferia, en comparación con la del ensanche o interior, pudo estar al alcance de más pequeñas economías. Sin embargo, con ello no se puede decir que la crisis de la vivienda quedase resuelta:

- Primero, porque el desarrollo del extrarradio, como se ha podido comprobar, respondió a una lógica absolutamente especulativa y, en tal sentido, las circunstancias citadas no significaron sino una ampliación del mercado de la vivienda hasta algunas capas bajas o medias-bajas en función de la demanda social existente. Como esto se hizo, naturalmente, sin renunciar a la ley del máximo beneficio en aquellos eslabones de la cadena de la producción y circulación que se hicieron efectivos, la mayor accesibilidad a la vivienda —su adecuación en lo económico— se hizo a costa de su habitabilidad, es decir, básicamente en detrimento de sus condiciones higiénicas y urbanísticas.
- Segundo, porque, en la medida que los escapes del ciclo capitalista de la mercancía fueron coyunturales y sometidos frecuentemente a los intereses particulares de la propiedad fundiaria (recuérdese que también existió periferia ordenada parcialmente, urbanizada y de magníficas condiciones de habitabilidad), la “solución” representada por la primera periferia no quedó sistematizada ni sujeta a continuidad mientras que la crisis habitacional iba *in crescendo*.

¹ Sin una planificación global que anticipase el desarrollo de la periferia en su conjunto, la generación de rentas diferenciales habría tenido un carácter más apegado a la situación efectiva del desarrollo urbano en cada momento. En este sentido, la ocupación de terrenos, aún sin ser urbanizados, se convirtió en maquinaria especulativa. La generación de rentas del suelo fue especialmente llamativa en los casos de áreas devenidas en intersticiales por la larga retención que de ellas hicieron sus propietarios.

— Tercero, porque, en todo caso, la población menos solvente, excluida de las vías de mercado, hubo de resolver su necesidad de vivienda engrosando progresivamente el “cinturón de miseria” en los alrededores de las ciudades. El crecimiento de este fenómeno tuvo además una consecuencia derivada, cual es que “visibilizó” incontestablemente una situación social que, mientras había sido asumida por las áreas urbanas preexistentes (corralas, casas de dormir, edificaciones interiores, buhardillas...), había permanecido fuertemente “invisibilizada” (recuérdese que en muchos de los casos las denuncias de los higienistas y reformistas de mediados del XIX se arrogaron la función de dar a conocer una situación que supuestamente no era percibida por la clase dominante).

8. Con un acuerdo básico sobre la sintomatología de la crisis y divergencias en el terreno de su interpretación económica operativa, el problema de la vivienda se impuso como un tema de debate político. Desde sectores netamente burgueses la noción de “cuestión de la vivienda” fue construyéndose a partir del reconocimiento teórico de cierta cuota de participación de la vivienda en tanto que “necesidad social” —siempre en una inherente óptica burguesa— en las posibilidades de mejoramiento material y moral popular. En términos operativos, para infiltrarse definitivamente en las políticas burguesas, la concepción de la vivienda obrera como asunto público necesitó de la confluencia de situaciones que mediatizaron la comprobación de su afección indirecta sobre el bienestar de las capas dirigentes (epidemias y subversión, repercusión sobre la producción). A partir de esta instauración conceptual, que en España viene a situarse en torno a la década de los setenta, el tema de la vivienda como problema para el pensamiento político burgués giró en torno la definición del papel que la administración pública debería jugar en el equilibrio entre el logro de un mejoramiento de las condiciones de habitación obrera (intereses sociales) y el mantenimiento de los intereses económicos e inmobiliarios operantes (economía de mercado). En este debate, entre los sectores intervencionistas irá perfilándose lentamente una evolución de contenidos en progresión cualitativa que comprenderá desde la acción pública como estímulo de la privada hasta la intervención directa.

Por otro lado, entre la población obrera holgaba la discusión sobre la existencia de un verdadero problema colectivo para encontrar alojamientos dignos a precios asequibles en cada momento a unas economías familiares estigmatizadas por la precariedad del empleo y los ingresos. En la medida en que la realidad de la inmensa mayoría de la población se movía en este ámbito, la vivienda adquirió una doble cualidad política. Por un lado, el descontento popular en tal sentido se convirtió —aunque en España no tanto como en Francia, por ejemplo— en elemento político. Por otro lado, su innegable presencia en la realidad social propició que la vivienda obrera fuese contemplada desde uno u otro ángulo en los sucesivos momentos de la evolución del pensamiento socialista en España. Desde el societarismo de Abreu, Monturiol y Garrido se la incluyó como elemento de la construcción de una sociedad viable basada en la asociación obrera. Sin embargo, con el crecimiento de la conciencia emancipatoria obrera y frente a los posicionamientos burgueses, el

socialismo científico y los internacionalistas españoles como Anselmo Lorenzo y el joven Pablo Iglesias desestimaron la mejora de las condiciones de alojamiento popular como verdadero objetivo político. Sólo el planteamiento de posturas posibilistas recondujo hacia el cambio de siglo al pensamiento socialista —personalizado en el PSOE— hacia la vivienda como tema de necesaria intervención pública.

Pero al llegar este punto, cuando volvieron la vista hacia la vivienda popular en el marco de la participación en los gobiernos de la Restauración, los socialistas se encontraron con la única posibilidad de hacer propio un bagaje ideológico que en buena parte había sido construido por el reformismo, reformismo que a su vez había evolucionado por influencia socialista, tanto directamente por asunción de postulados societarios, como indirectamente por la presión imprimida a la situación social por el movimiento obrero organizado.

Las organizaciones obreras protagonizaron, pues, un doble proceso político: por un lado, negaron a la vivienda obrera la calidad de problema político —o, al menos, la identidad política propia— y, por otro, asumieron las posibilidades de la vivienda como instrumento u objeto político. En España esta segunda vertiente se fraguó en una progresiva convergencia de acción entre los ámbitos políticos burgueses y obreros no ajena a mutuas influencias y contaminaciones ideológicas. De ahí que, por un lado, hacia la década de los sesenta del siglo XIX, una vez alcanzado cierto nivel de definición del problema de la vivienda, desde todos los ángulos políticos resultasen prácticamente incontrovertidos no sólo los caracteres considerados “objetivos” —insalubridad, inmoralidad y carestía de la habitación y de su entorno urbano—, sino también el reconocimiento de la preeminencia causal del factor económico. Pero también de ahí que el caballo de batalla política recayera en las primeras décadas de siglo (momento de maduración de la vivienda social) sobre la definición de la articulación entre acción pública y acción privada frente al problema de la vivienda. De este modo, la dimensión política de la solución y, consecuentemente, su reflejo en algunas características de adecuación de la vivienda serían los temas que se convertirían en el verdadero objeto de las disensiones ideológicas en debate.

Lo que fue abandonado por las corrientes de pensamiento dominantes en pugna fue la consideración del fundamento estrictamente económico-global del problema. Los distintos reformismos reconocieron la primacía causal del factor económico dentro del problema de la vivienda pero, en su ideología, sólo pudieron plantear medidas de alcance parcial en ese campo —podríamos decir “sintomatológicas”—, aunque eso fuese a costa de asumir finalmente la irresolubilidad total del problema dentro del sistema imperante. Y ya que el reformismo, por su fundamentación ideológica, no podía atacar en sus cimientos profundos el problema habitacional, hubo de centrar sus esfuerzos en la mejora y perfeccionamiento de los factores sensibles del problema. Sólo de esta manera se explica que el pensamiento teórico y las experiencias prácticas desarrolladas por el reformismo en torno a la vía eco-

nómica tuviesen lugar paralelamente a la reflexión sobre las condiciones de higiene, moralidad, etc. del hábitat para obreros.

Por otro lado, los términos de acuerdo general relativos al paisaje del problema de la vivienda popular y al tratamiento sintomático consecuente —sustrato del debate— fueron, durante décadas, objeto de la disección y el análisis de los reformistas. La unanimidad de los distintos sectores en el reconocimiento de la insalubridad, inmoralidad, multiclassismo, urbanismo y carestía como factores del problema habitacional condujo, entonces, la reflexión para establecer las condiciones del hábitat popular más adecuado, es decir, en última instancia, el modelo residencial reformista. Los mismos temas que habían centrado la denuncia (higiene, moral, urbanismo, economía) se convirtieron entonces en objeto de investigación enfocados bajo una óptica prospectiva.

9. Para los reformistas, la vivienda se reveló como un instrumento con una enorme capacidad transformadora de los comportamientos individuales y sociales, y, como tal, como un valioso arma con que hacer frente a la cuestión social. En este entorno ideológico se estableció el debate disciplinar del reformismo habitacional en España que, enunciado de una manera sintética en su planteamiento operativo fundamental giraría (como lo hizo en Europa) en torno a la consecución de viviendas adecuadas y suficientes para hacer frente a la crisis habitacional y social, esto es, alojamientos que reuniesen condiciones que el propio movimiento entendía como antitéticas de las que caracterizaban la cuestión de la habitación popular y en una cantidad tal que realmente fuese efectiva frente la demanda potencial.

Este debate encerraba en sí un doble proceso teórico. Por un lado, en los círculos reformistas españoles se evolucionó en el deslinde y fijación de una serie de factores característicos del problema de la vivienda y, por tanto, de claves para hacerle frente: higiene, moral y economía. Además de ello, y en función de la progresiva interiorización de la noción de hábitat acaecida en la cultura europea desde el siglo XVIII (lo que Anne Thalamy ha calificado como la “incesante presencia” de la ciudad en la evolución contemporánea de la noción de hábitat), se asistió a una continua traslación de contenidos teóricos entre la ciudad y la vivienda, esto es, a una ligazón permanente establecida entre el espacio urbano y el espacio doméstico. A partir de aquellas tres entradas temáticas —higiene, moral y economía— y de la interdependencia entre lo urbano y lo doméstico, se procedió a la construcción disciplinar de una determinada idea de hábitat que se iría consolidando en su perfil con la madurez del movimiento.

Las tres líneas citadas muestran marcadas interferencias y paralelismos, y las transferencias entre lo urbano y lo doméstico no operan de manera análoga en todas ellas. La principal coincidencia se encuentra en el contenido ideológico subyacente a cada uno de los aspectos concretos —a menudo aparentemente no ideologizados—, y su proyección en conjunto sobre las medidas reguladoras de las primeras políticas de vivienda. Dicho de otro modo, se constata la existencia de una determinada ideología de base que formó el sustrato de los discursos relativos

al hábitat, en especial del discurso sobre la higiene de la vivienda y de la ciudad, y que, desde ahí, trascendió a los contenidos institucionales de la vivienda social.

10. Se comprueba la ideologización fundamental del discurso higienista —discurso básico en el desarrollo del reformismo habitacional— en España desde segunda mitad de siglo en términos de aplicar objetivos de la Economía Social a las transformaciones higiénicas sobre el espacio urbano y la vivienda.

Este criterio se aplicó también a otros campos en los que la ausencia de la pretendida neutralidad científica facilita la lectura de la autenticidad del discurso. Concretamente, se constata la búsqueda, influida por criterios ambientalistas, de una determinada moralización de la población a través de inculcación sobre la realidad de las nociones de hogar familiar y ciudad cómoda. Estas ideas orientaron el pensamiento en torno a la organización moral del hábitat a través de conceptos básicos como el confort, la belleza y la privacidad, todos ellos apoyando un criterio de orden espacial que, como proyección de un modelo social, regiría en adelante la racionalización de la construcción del espacio doméstico y del espacio urbano.

Por otro lado, la conversión progresiva de la ciudad y la vivienda en mercancías constituyó el punto de partida de la Economía Social para propugnar la democratización de la propiedad, y concretamente de la propiedad de la vivienda, como base del combate contra la cuestión social. A partir de ahí, en el campo de lo arquitectónico-inmobiliario, la conversión del obrero en propietario centró dos frentes básicos de reflexión: el abaratamiento material de la producción de la vivienda y la financiación de su promoción respetando los principios del liberalismo económico. Tal intento de poner alojamientos salubres y morales al alcance de las clases populares se orientó preferencialmente hacia aquellos grupos sociales que, por sus condiciones económicas y culturales, se consideraron más fácilmente adaptables a los fines de la Reforma: las capas más bajas de la burguesía, los empleados y los obreros cualificados. De esta forma se verificó una traslación consciente y explícita del centro del debate por la cual los discursos sobre casas para obreros terminaron focalizados sobre la vivienda económica.

11. En la interrelación de esas tres líneas interpretativas surgió el ideal de la casa unifamiliar en propiedad, ideal progresivamente adaptado, en función de sus limitaciones reales, al concepto finalmente operativo de vivienda higiénica, cómoda y económica. Se completaría así, en cierta medida, uno de los procesos de mayor trascendencia abierto por la crisis habitacional: la formulación racional y sistematizada del moderno concepto de vivienda.

12. La producción teórica en torno al hábitat tuvo constantemente un contrapeso en experiencias que, intentando poner en práctica sus principios, ensayaron diversos métodos para aproximar la producción de viviendas y conjuntos higiénicos a las posibilidades adquisitivas de las capas populares. El heterogéneo conjunto de esas experiencias (benéficas, patronales, cooperativas...) constituyó, ante la relativamente débil producción teórica nacional, la mayor influencia autóctona sobre la redacción de la primera legislación de vivienda social. De ahí que se pueda consi-

derar que estas experiencias en que cristalizó la construcción de una determinada ideología sobre el hábitat constituyeron el verdadero hilo conductor entre el pensamiento reformista y las políticas de vivienda social y, más concretamente, la primera Ley de Casas Baratas.

Bibliografía y referencias

AYMONINO, Carlo: *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*. Barcelona, Gustavo Gili, 1972.

BENEVOLO, Leonardo: "Introduzione", en CESARI, C. y GRESLERI, G. *Residenza operaia e città neoconservatrice*, ob. cit.

BULLOCK, Nicholas y READ, James: *The Movement for Housing Reform in Germany and France 1840-1914*. Cambridge (GB), University Press, 1985.

CESARI, Carlo y GRESLERI, Gouliano: *Residenza operaia e città neo-conservatrice. Bologna caso esemplare*. Roma, Officina, 1976.

FOUCAULT, Michel (dir.): *Politiques de l'habitat (1800-1850)*. [Paris], Comité pour la Recherche et le Développement en architecture (CORDA), 1977.

GUERRAND, Roger-Henri: *Propriétaires et locataires. Les origines du logement social en France (1850-1914)*. París, Quintette, 1987.

THALAMY, Anne: "Reflexions sur la notion d'habitat aux XVIII et XIXe siècles", en FOUCAULT, M. (dir.): *Politiques de l'habitat (188-1850)*, ob. cit.

TOPALOV, Christian: *Le logement en France. Histoire d'une marchandise impossible*. París, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 1987.



DE LA CULTURA DEL AGUA A LA TÉCNICA HIDRÁULICA: EL CANAL DE ISABEL II⁺

Carmen Gavira*

Al iniciar una de sus conocidas novelas, el escritor Juan Benet, ingeniero de Caminos y excelente observador de las mentalidades colectivas expone estos párrafos reveladores de la sabiduría hidráulica popular "...un hombre tan conocedor del régimen de la fuente como Domingo Cuadrado tenía que saber de sobra que, cualquiera que fuese su alocada conducta, los cuatro caños de la fuente traían siempre la misma agua, mucha o poca, fresca o cálida, serena o inquietante, silenciosa o rugiente (...) pronto el pueblo dividido en dos bandos se vio envuelto en una controversia acerca de la disparidad de conducta de los cuatro caños (...) en suma, que nadie conocía la fuente de la que habían bebido toda su vida, al igual que sus padres y sus antepasados (...). Como si se tratase de un objetivo caído del cielo, sin historia anterior...".¹

Madrid

La memoria del agua juega un papel determinante en la creación de la identidad territorial de los espacios que atraviesa, pero en Madrid la institución técnico-política creada por el Estado para el abastecimiento de la ciudad a mediados del siglo

⁺ Este trabajo fue publicado en francés como capítulo dentro del texto, MARIÉ, C.M.; LARCENA, D. y DEÍRROY, P. *Cultures, usages et stratégies de l'eau en Méditerranée Occidentale*. Ed. Harmenattan, París, 1999.

* Universidad Politécnica de Madrid, España.

La autora agradece la inestimable colaboración de las ingenieras de Caminos Carmen García Fernández y Clara Zamorano Martínez.

¹ BENET, Juan: *El aire de un crimen*, Barcelona Planeta, 4.ª ed., 1980, p. 9.

XIX hará desaparecer bajo excusas higiénicas y económicas la antigua cultura del agua subterránea suplantándola por un discurso técnico-paternalista en el que el agua "rodada" se transformará en un "don del Estado" para gratificar, compensar y controlar a la ciudad por la capitalidad.

El *Canal de Isabel II*, "timbre de gloria y obra predilecta de Cuerpo de Ingenieros de Caminos"² y su organización "orgullo de gestión administrativa... ejemplo de institución pública"³, genera su propio espacio técnico ajeno a la ciudad, colonizando amplias zonas del territorio provincial al que abastece o gestiona y transformando a la sociedad de usuaria en consumidora.

Durante más de diez siglos, hasta 1850, Madrid se abastece mediante el sistema árabe de los "mayrat" mostrando un inteligente entendimiento entre población y territorio respecto a un recurso escaso: el agua.

Este entendimiento se traduce en lo que genéricamente denominamos *Cultura del Agua* en la que se refleja el conocimiento del territorio y de su comportamiento hidráulico, el dominio de las técnicas artesianas y de los materiales necesarios para la captación y "viaje" en galerías subterráneas hasta la ciudad, así como una compleja administración para el mantenimiento y gestión de esta frágil y compleja infraestructura de "los viajes de agua".

Los musulmanes supieron aprovechar lo que el terreno de Madrid les ofrecía, un cerro sobre el Manzanares asentado sobre el caudal de aguas subterráneas (*Majra*) que, bajo los bancos de arena granítica, descienden hacia el río Manzanares deslizándose sobre un lecho de arcilla impermeable. Este cerro estaba surcado por varios arroyos (San Pedro, Arenal, Prado, Castellana, Abroñigal...) que fueron de importancia capital para sus habitantes perfilando el paisaje, marcando los caminos y por tanto, el futuro trazado de las calles. Calles que se multiplicarán a partir del crecimiento urbano del siglo XVI, ocultando uno tras otro estos cauces, dando forma a la peculiar estructura viaria que hoy conocemos y dejando "los viajes de agua" como única fuente para aprovisionamiento e industria de la ciudad⁴.

Mediado el siglo XIX, cuando los servicios urbanos se modernizan, Madrid continuaba abasteciéndose exclusivamente mediante este primitivo sistema hidráulico, ampliándolo entre 1852 y 1855 con la apertura de un nuevo "viaje de agua" desde un depósito emplazado en el Monte del Pardo hasta la zona de la estación del Norte. La necesidad de otro tipo de abastecimiento es una constante en las prioridades de la ciudad desde la época de Carlos III y podemos encontrar a partir de entonces un ininterrumpido muestrario de fracasos en el intento de "traer las aguas

² NICOLAU, José: "Los resultados de la gestión del Consejo del Canal de Isabel II", *Revista de Obras Públicas*, 1925. T. I, n.º 2420, p. 28.

³ *Revista de Obras Públicas*, 1925, n.º 2420, Editorial.

⁴ Ver GAVIRA, C.: "Madrid, topografía y red viaria" en *Miradas desde la ingeniería. Redes e infraestructuras en Madrid*. Ed. CELESTE. Madrid, 1996.

a la capital”, desde el proyecto del arquitecto Sicré sobre la captación de aguas del Jarama, el proyecto de Cavarrús, el de Juan de Villanueva, el de Silvestre Pérez, el de Juan Berdejo, el de Francisco Javier Barra... Las propuestas realizadas al Ayuntamiento por Antonio Jordá y Santandreu, Isidoro Llanos, Mr. Vorar, las tentativas de los ingenieros franceses durante la ocupación napoleónica, o el presentado a Fernando VII por D. Josef Mariano Vallejo en 1819 para traer agua desde la laguna de Peñalara en Somosierra⁵. En 1846 el ingeniero Manuel Cortijo plantea ya la construcción de un canal desde el Lozoya que es aprobado por el Ministerio de la Gobernación, a la vez que ese mismo año se crea la “Sociedad Anónima para el aumento de aguas a Madrid” que continua con el sistema de “los viajes” pero con la novedad del uso de “bombas hidráulicas para la elevación del agua”. Sólo el tiempo enriquece estos fracasos y nos permite ver a través de ellos la evolución desde el pensamiento ilustrado del arbitrista fisiócrata del XVIII al moderno arbitrista higienista más acorde con la nueva idea de ciudad a mediados del siglo XIX.

Lo sorprendente es comprobar la forma en que la población de la capital vivía esta especial relación con el agua. Pascual Madoz en 1848, describe el abastecimiento de la ciudad en términos que no dejan duda sobre su aprecio “El agua que tiene Madrid para su provisión y abasto nace y sale de entre la arena áspera y roja, adquirida por filtración en unas minas subterráneas, y se forma de las que derraman las sierras inmediatas, cuya circunstancia la hace sumamente delgada y de excelente calidad, de modo que no se halla en ella color, olor ni sabor, y tiene las virtudes de ser líquida, fecunda y potable, propiedades que han de tener las aguas dulces para ser provechosas a la salud”⁶. De la misma forma, a través de la literatura podemos ver reflejada esta estrecha relación agua/sociedad que se produce en Madrid de una forma tan peculiar. Doña Casta, personaje de Galdós en *Fortunata y Jacinta*⁷, mantiene en su casa una serie de botijos procedentes de los distintos “viajes”, todos ellos a diferente temperatura, para ser ofrecidos a los visitantes con azúcar y aguardiente. O el propio Bravo Murillo en el tomo de “Narvaez” de los *Episodios Nacionales* “entabla una interesante porfía sobre la calidad de los cuatro “viajes” que surten a la capital, y se marcan bandos o partidos, pues si uno defien- de el sabor del Bajo Abroñigal o la Castellana, no falta quien pondera la delgadez del Abroñigal Alto y la Alcubilla”⁸. Incluso, en 1846, cuando las frías estadísticas

⁵ VALLEJO, Mariano Josef: *Tratado sobre el movimiento y aplicaciones de las Aguas*. Madrid, Imprenta de D. Miguel de Burgos. T. III. Cap. 2, 1883. Ver también GARMA, S: “Adiciones a la Biografía de D.J.M. Vallejo en *Arbor*. CLI, 594 (junio 1995), pp. 9-22.

⁶ MADDOZ, Pascual: *Madrid, provincia, intendencia, vicaria, partido y Villa (1848)*. E. Facsimilar. José Ramón Aguado. Ed. Abaco. Madrid, 1981, p. 188.

⁷ PÉREZ GALDÓS, Benito: “*Fortunata y Jacinta*” en *Obras Completas*. Novelas. Vol. II, Aguilar. Madrid, 1990.

⁸ PÉREZ GALDÓS, Benito: *Episodios Nacionales “Narvaez”*. Alianza Editorial. Madrid, 1986, p. 149.

municipales recogen los datos de los 4 viajes de aguas finas, los 4 de aguas gordas, las 77 fuentes públicas con sus caños y los 1.000 aguadores que sirven en la Villa, están mostrándonos la imagen de una ciudad llena de vida que, como revelaba el plano de Texeira de 1654, gira en torno al “Dios del agua”⁹.

Finalmente, el proyecto de Ley presentado a las Cortes por Bravo Murillo en 1851 siguiendo el plan de los ingenieros Juan Rafo y Juan Rivera “para traer acá el Lozoya, sacándolo enterito de su lecho y derramándolo por nuestras calles, plazas paseos y jardines”¹⁰, se hizo realidad. Esta infraestructura, *El Canal*, será para Madrid el auténtico punto de arranque de su modernización jugando un papel fundamental en el imaginario colectivo como “obra grandiosa”, “muestra de la alianza de la capacidad técnica y la eficacia de la administración” en un momento en que tanto la Monarquía como el Cuerpo de Ingenieros de Caminos requerían una legitimación social. Así, tan importante como la materialidad de la obra fue su presentación como institución técnico-política muestra del éxito de la alianza entre Isabel II y el joven Cuerpo de Caminos.

La fotografía, que iniciaba en esos años su vida en nuestro país, fue utilizada por el gobierno en el nuevo sistema de propaganda política de las inversiones del Estado en la Obra Pública. Las bellísimas imágenes realizadas por Charles Clifford de los puentes, presas y acueductos durante la construcción del Canal¹¹, permitieron mostrar la magnitud de la obra como símbolo del poder real y del progreso técnico “por fin, Madrid iba a tener raudales de agua distribuidos en las calles y plazas, y adquiriría la costumbre de lavarse, por lo menos la cara y las manos. Lavadas estas partes, se lavarían después otras”¹². Otro elemento importantísimo que contribuye a la difusión pública de esta obra, será la Revista de Obras Públicas que como órgano profesional de los Ingenieros de Caminos comienza a publicarse en 1853 y “puede decirse que hasta 1858 en todos sus números se hace referencia a las obras del Canal”¹³ contabilizando hasta nuestros días un centenar largo de artículos dedicados íntegramente a la descripción de las obras, o a la gestión de esta infraestructura.

La institucionalización del agua

En 1851, el Canal se constituyó por el Estado como “Entidad pública encargada de gestionar y explotar el servicio de agua potable del Lozoya a Madrid por medio de

⁹ PIERNAS, Luis: *Datos estadísticos de Madrid y su término, recogidos, clasificados y ordenados por el primer negociado de la Sección Estadística del Excmo. Ayuntamiento de Madrid*, 1846.

¹⁰ PÉREZ GALDÓS, Benito: *Fortunata y Jacinta*. *Op. cit.* p. 464.

¹¹ CLIFFORD, Charles: *Un fotógrafo en la España de Isabel II*. Ministerio de Educación y Cultura. Ed. El Viso. Madrid 1996.

¹² PÉREZ GALDÓS, Benito: *Fortunata y Jacinta*, *op. cit.* p. 465.

¹³ GONZÁLEZ DE AGUSTINA E IRIBARREN, Roberto: “El primer centenario del Canal de Isabel II”. *Revista de Obras Públicas* 1925, n.º 2420, pp. 2-5.

un canal de superficie”. La gestión y explotación, se realizaría a través de un Consejo de representantes del Estado, del Ayuntamiento y de particulares, estando previsto en su Decreto fundacional, su posterior transformación en un Sindicato compuesto por abonados, representantes municipales y tres Comisarios regios. Pero en 1867, al finalizar la primera infraestructura y tras el fracaso de la sociedad francesa de distribución “La Lozoyana”, pasó a convertirse en una dependencia más del Régimen de Jefatura de Obras Públicas del Ministerio de Fomento al igual que el Canal Imperial de Aragón o el Canal de la derecha del Llobregat, contando para su mantenimiento con el presupuesto ordinario del Ministerio. En el banquete de inauguración dado por la Reina en honor de los ingenieros que dirigieron los trabajos, se alteró la rigurosa etiqueta de la Corte y don Lucio del Valle fue sentado a la izquierda de su Majestad quien al imponerle la cruz de Carlos III, le aseguró: “tu nombre pasará a la posteridad como alarde de ingeniería”, disponiendo también indultos y rebajas de penas para los 2.000 presidiarios que trabajaron en la construcción del Canal.

En las mismas fechas, otro banquete reunió en la Fonda del Cisne a los Ingenieros de Minas y de Caminos que de una u otra forma participaron en la obra, “en el centro de la mesa un surtidor de agua de 6 o 7 pies de altura reproducía en su base los nombres e los constructores y predecesores del Canal”¹⁴. El éxito del Canal como forma moderna de entender la higiene y el abastecimiento urbano y el aparato propagandístico que acompañó la irrupción del agua en la ciudad, hicieron pronto olvidar el interés por las aguas subterráneas que además precisamente, tras la aprobación de la Ley de Aguas de 1866 se hicieron también “invisibles” para la Administración que en compensación tomaba en su mano el control de todas las aguas superficiales ya despatrimonializadas... Con ello la relación de cooperación entre el cuerpo de Ingenieros de Caminos y el de Minas tomó un rumbo bien diferente¹⁵.

Pero pronto el agua, como elemento de modernidad y progreso encontrará un nuevo competidor: la electricidad, fuerza invisible y silenciosa que abre ante la asombrada sociedad un futuro prometedor, influyendo en el caso de España, de forma determinante en las ideas que impulsan los importantes cambios políticos de la segunda mitad del siglo, la Revolución del 68 y la República de 1873. El krausismo y su fe en el progreso, al identificar ciencia con democracia, impregnará sus discursos en la nueva energía¹⁶.

¹⁴ ORDUÑA ZARAZAUAZ, Carlos de: “Las primeras etapas y las primeras obras del Canal de Isabel II”. *Revista de Obras Públicas*, 1925, n.º 2420, pp. 2-5.

¹⁵ Sobre el enfrentamiento corporativo en las competencias de las aguas subterráneas ver: CENTENO, Roberto: “El régimen jurídico de las aguas subterráneas” en *Principios de derecho minero*, ETS de Ingenieros de Minas. Madrid 1963, y el excelente trabajo de MALUQUER de MOTES, Jordi: “La despatrimonialización del agua: movilización de un recurso natural fundamental”. *Revista de Historia Económica*. Año I, n.º 2, pp. 79-97.

¹⁶ TURIN, Yvonne: “1868: Révolution scientifique. Etude idéologique du mouvement révolutionnaire espagnol”. *Revue Historique*. Vol. II, 1977, pp. 353-362.

El Canal una vez superada la etapa de novedad, se convierte en un servicio urbano más, y comienza a ser blanco de críticas tanto por la cantidad y calidad de aguas y por la dificultad de abastecimiento a algunos barrios como por su propio funcionamiento administrativo ajeno al municipio. Se apunta una y otra vez, por parte del Ayuntamiento, que “al menos para los usos domésticos, el abastecimiento de Madrid debería continuar haciéndose con aguas subterráneas”¹⁷. La convivencia del Canal con los múltiples sistemas precedentes se planteó desde el principio en términos de enfrentamiento. En 1868, el Arquitecto de Fontanería y Alcantarillado de la Villa de Madrid, realiza la “Escala Hidrotimétrica de las aguas potables y gordas que surten a Madrid y que existen dentro del casco de la población”. En ella, además del Canal de Isabel II, del río Manzanares y del arroyo de las Huertas de Aluche, se da cuenta de las 54 tomas de los diferentes “viajes”, así como de 21 fuentes, 18 norias, 6 pozos, 2 pozos-bomba, una arqueta y un abrevadero que existen en la ciudad¹⁸. En esta confusa situación de abastecimiento no es de extrañar que en 1885 una nueva invasión de cólera arrasara la ciudad. El bando de D. Alberto Bosch, Alcalde presidente del Ayuntamiento comunica que “como a juicio de personas competentes, el agua es uno de los vehículos naturales de los gérmenes que producen las enfermedades infecciosas (...) cesarán de prestar servicio los antiguos “viajes de agua” que corren por dentro de la población (...) el abastecimiento tendrá lugar con las aguas que proceden del Canal de Lozoya (...) que se vigilarán con gran esmero, y sus aguas se reconocerán periódicamente por el Laboratorio químico municipal”¹⁹. En 1892, un artículo en *La correspondencia de España* alerta ante la posibilidad de “Madrid sin agua”, y en la *Revista de Obras Públicas*, encontramos la indignada respuesta ante las continuas críticas al Canal, a “las duras censuras contra su Administración y singularmente contra su dirección (...) ante el peligro de que llegara a faltar el agua y ante las intensas y persistentes turbias que han sobrevenido (...) sin tener en cuenta que *las mejoras del Canal, al no ser comprendidas por personas ilustradísimas, son objeto de duras e injustificables censuras* (...) ¡Se ha dicho que se ha encontrado el cadáver de un hombre en el depósito de Madrid! (...) y desde el punto de vista bacteriológico el agua del Lozoya es muy superior a la que se bebe en muchas poblaciones, y aún a la de alguno de los antiguos “viajes” de Madrid que contiene tal número de bacterias que no es posible contarlas (...) El cuerpo de Ingenieros de Caminos, que tan entusiasta y activa parte había tomado en las obras de abastecimiento de Madrid, se considera orgulloso de ellas: hoy, después de los justos clamores de la opinión que sólo ve graves e innegables deficiencias y solo ha escuchado acusaciones y censuras (...) no por defender los intereses del Cuerpo, que para nada tenemos en cuenta cuando de los generales del país se trata, sino porque no hemos de consentir, sin honrada protesta de nuestra parte,

¹⁷ “El Canal de Isabel II”, *Revista de Obras Públicas*, t. I, 1899, n.º 1266, pp. 493-498.

¹⁸ GOMEZ, Felix María: *Escala hidrotimétrica de las aguas potables y gordas que surten a Madrid*, 1868, 1 fol. (53 a Cl 17-518. Biblioteca ETSICC y P).

¹⁹ BOSCH, Alberto: *Memoria de las medidas adoptadas para contener la invasión de cólera en 1885*. Ayuntamiento de Madrid. Imprenta y litografía municipal. 1885.

que quedan abandonadas la verdad y la justicia”²⁰. Años más tarde, se reconocerá desde las primeras páginas de la Revista que este “timbre de gloria y prez que es el canal para el Cuerpo de Caminos... necesitaría urgentemente contar al propio tiempo con el apoyo y simpatía de los de arriba y de los de abajo”²¹.

Es la fragilidad del sistema tanto en sus aspectos técnicos, como políticos y administrativos, la que está en entredicho. Pero esto ocurre además en un contexto general de crisis provocado por el fracaso colonial, “el desastre”, y así es como hemos de entender esta defensa del Cuerpo y este afán de instrumentalizar la obra hidráulica no como mero abastecimiento urbano moderno, sino como muestra de optimismo, progreso y *regeneración*: “sobrevino la guerra con los estados Unidos; con la pérdida de nuestro imperio colonial la necesidad de poner en producción el patrio solar se hizo sentir aún más intensamente, y las aspiraciones constantes, pese a la supuesta veleidad de la raza, encontraron expresión nueva y enérgica en el “Manifiesto de la Cámara de Barbastro” que iniciaba una poderosa corriente de opinión a favor de la reconstitución interior; la fórmula *Política Hidráulica* sonó entonces por primera vez para dar nombre a una cosa hacia largos siglos anhelada. (...) interpretando la opinión general, el Cuerpo de Ingenieros de Caminos quiso solemnizar el primer aniversario de su fundación ofreciendo a la patria un avance del plan de canales y pantanos (...) bajo los auspicios del ingeniero D. Rafael Gasset”²². Y el propio Gasset explica los principios de esta nueva Reconquista; “Cuatro siglos ha empleado España consumiendo miles de millones en quiméricas empresas (...) Hoy apenas divisamos la polvareda que levantan los pueblos cultos en su vertiginosa marcha hacia el progreso; si todavía nuestra reconstitución sufre mayor retraso, más notable será la distancia y vano el esfuerzo que realicemos para incorporarnos a Europa (...) Reconquistan los yankees su Oeste; reconquistemos nosotros las grandes extensiones que tenemos perdidas para la producción (...) En cuantos terrenos pongamos bajo este sol espléndido agua y abono, tendremos otros tantos trozos de las Indias que no supimos conservar”²³.

La hidroelectricidad

Mientras tanto Madrid crece, el Canal envejece y un nuevo hecho viene a agravar la situación: la competencia de la empresa privada con la irrupción en el mercado madrileño de la Hidráulica Santillana que se muestra como solución para el abas-

²⁰ “El Canal de Isabel II”. *Revista de Obras Públicas*. T. I. 1989, n.º 1262, pp. 461- 466.

²¹ PÉREZ CABALLERO, J.: “El Canal de Isabel II, la Administración pública española y la reclamación de Santillana”. *Revista de Obras Públicas*. 1925, n.º 2420, p. 17.

²² GONZALEZ QUIJANIO, Pedro M.: “La política Hidráulica en España (apuntes de psicología colectiva)”. *Madrid Científico*. 1913, año XX. N.º 787.

²³ GASSET, Rafael: “Reconquista” (Reproducido de *El Imparcial*). *Revista de Obras Públicas*. T. 2. 1907, pp. 13-15.

tecimiento de agua y energía para la capital. El ambicioso proyecto empresarial del Marqués de Santillana, desprovisto de discursos ideológicos, se presenta como una "eficiente y moderna empresa de servicios". Para ello en 1902 se pone en funcionamiento la Central de Colmenar (primera energía hidroeléctrica que llega a la capital) y tras la creación de la Hidráulica Santillana Sociedad Anónima en 1905 obtienen la autorización para "distribuir agua a los barrios altos... donde no llega el agua del Canal de Isabel II". El Canal defiende su posición argumentando que "desde la llegada a Madrid de las aguas del río Lozoya el 24 de junio de 1858 (...) se ha triplicado el número de habitantes; se ha triplicado con exceso la superficie de la población; el consumo absoluto de agua es setenta veces mayor; el consumo proporcional a la población es veinticinco veces mayor. (...) Se suele decir que Madrid está mal abastecido de agua. Esto es cierto por lo que se refiere a los barrios que se encuentran más altos que el nivel de los Depósitos puesto que a ellos no puede llegar el agua si no se eleva"²⁴.

Frente a esta nueva situación de competencia, el Canal se encuentra con tres alternativas, arrendar el Canal a una empresa privada, municipalizar el servicio o continuar con su gestión directa desde el Ministerio. En 1907, la reorganización administrativa del Canal se plasma en una Ley y Reglamento en el que se opta por dotarlo de un carácter de empresa según el modelo de una Sociedad Industrial, pero manteniendo la titularidad estatal y presidida su Junta de gestión por un Comisario Regio; los objetivos serán los de rentabilizar y racionalizar la gestión del Canal, para ello se inician varias medidas de choque: el proyecto de un Canal transversal, la puesta en marcha de un tercer depósito, la incentivación del abono por contador frente al antiguo sistema de "caño libre" y por último, afrontar la diversificación empresarial asumiendo el reto de la producción hidroeléctrica²⁵. Es decir, que la modernización de la infraestructura material, se hará paralelamente a la virtual en relación con la hidroelectricidad, mientras que la red como estructura de poder no consigue romper con sus trabas institucionales en relación a la Administración central ni con su sometimiento técnico-organizativo al cuerpo de Ingenieros. Pero una vez más hemos de entender el contexto en el que esto ocurre, *la euforia hidroeléctrica* de estos años que hacen que el agua y electricidad se identifiquen como punto de arranque del progreso material de las ciudades. La estadística de 1930 pone de manifiesto que Madrid ha dejado de ser la primera ciudad española, siendo superada en casi 80.000 habitantes por Barcelona... y "lo que hoy sucede en Barcelona, dentro de algunos años... ocurrirá en Valencia, con Sevilla, con Bilbao... Hay que atraer a Madrid grandes masas de población. ¿Cómo conseguirlo?. (...) No tiene materias primas; carece de yacimientos de carbón y de petró-

²⁴ "El abastecimiento de aguas a Madrid". *Madrid Científico*. 1919, p. 389.

²⁵ RUEDA LAFFOND, José Carlos: *El agua en Madrid: Datos para la historia del Canal de Isabel II: 1851-1930*. Fundación Empresa Pública. Programa de Historia Económica. Madrid, julio 1994, p. 131.

leo, de minas de hierro y cobre; no es un puerto de mar, ni siquiera la surca un gran río. (...) Pero Madrid tiene a sus puertas una enorme cantidad de energía eléctrica: tiene hulla blanca”²⁶. “Madrid tiene 3.000 industrias. (...) y la electricidad producirá una revolución industrial (contribuyendo a urbanizar la zona del Ensanche). (...) El agua será el elemento esencial de vida tan pronto como galopen hacia la Corte esos miles de caballos generados por saltos de agua. (...) Aumentará el alumbrado (...) se extenderá la electrificación de los ferrocarriles, se creará la electroquímica, la electrometalurgia (...) y cuando esto suceda, Madrid (...) se verá muy pronto convertida en gran metrópoli, con todos los honores de ciudad moderna, rica y floreciente”²⁷.

Decir agua significaba en esos años lo mismo que decir hidroelectricidad y progreso ya que únicamente se trataba de introducir entre una y otra al *ingeniero* como expone en la conferencia “La fisonomía de los ríos españoles” D. Carlos Mendoza a los alumnos de la Escuela de Caminos en 1922: “Casi todos los ríos españoles son de régimen torrencial y parecen simbolizar la inconstancia, la insubordinación y la bravura característica de la raza. Pero este dato, suficiente para el poeta que canta al Ebro o al Tajo no lo es para el ingeniero que trata de extraer los caballos de fuerza de las ondas cristalinas. Es preciso reducirlo todo a números y no basta afirmar que el régimen es torrencial sino que se precisa al mismo tiempo el cómo y el cuánto... El trabajo del agua, lo mismo que el del hombre, necesita una organización inteligente y una disciplina flexible para dejar de ser un castigo de los dioses y convertirse en fuente de riqueza... ver el Manzanares, el aprendiz de río que hablara Quevedo... ha sostenido casi sólo, durante la última sequía, el alumbrado eléctrico de Madrid...”²⁸.

El agua como servicio

Cuando el reformismo municipalista plasmado en el Estatuto de 1924 se impone en todos los servicios de las grandes ciudades, Madrid intenta recuperar y municipalizar el Canal creándose para ello en 1925 una Comisión de Estudio, pero su conclusión es que el Ayuntamiento no dispone ni del capital para su compra ni de los servicios técnicos necesarios para su mantenimiento. A diferencia del resto de los servicios públicos municipales, el Canal se mantiene como la gran infraestructura ajena a la ciudad, situación que se agrava entre 1926 y 1930 cuando la Administración del Canal suprime a los representantes municipales y los sustituye por personal nombrado directamente desde el Ministerio de Fomento. A pesar de ello,

²⁶ GARCIA CORTES, Mariano: *Madrid y su porvenir*. Ed. Vicente Rico. Madrid 1931, pp. 33 y siguientes.

²⁷ PEREIRA CARBALLO, Enrique: “El porvenir de Madrid”. *Madrid Científico*. 1929, pp. 41-62.

²⁸ MENDOZA, Carlos: “La fisonomía de los ríos españoles”. *Madrid Científico*. 1922, n.º 1066, pp. 145-147.

para algunos ingenieros resulta "difícil comprender la razón que ha motivado la propuesta municipal de municipalizar el Canal, organización modelo que ha asegurado siempre de modo irreprochable el abastecimiento de la capital cediendo gratuitamente al Ayuntamiento el agua que necesita, y que solo espera que se le permita desarrollar su programa (el segundo canal) para dotar a Madrid de un caudal capaz de transformarlo rápidamente en un oasis floreciente en la árida meseta castellana (...) de la misma forma que parece inadmisibile que en la época actual y para suplir en días de escasez o por averías en la conducción del Canal (...) se tenga que acudir a la aportación de los viajes antiguos, siendo público que las aguas están contaminadas y han causado varias epidemias de tifoideas"²⁹. Sin duda es J. Pérez Caballero, dos veces Comisario Regio del canal quien mejor explica las razones para oponerse a la municipalización: "La fuerte inversión técnica y económica que el Estado ha dispensado en esta infraestructura (...) el prestigio que el estado obtiene de la creación y mantenimiento de este "servicio modelo" (...) el engrandecimiento y la modernización que ha supuesto para Madrid y con lo que el estado recompensa al municipio de las necesidades que impone la capitalidad (...) el riesgo de que este servicio, cual tantos otros servicios municipales fuese desatendido (...) y la importancia que para el Estado tiene ser el factor esencial de progreso que es el agua"³⁰.

La polémica no cesa, y frente a las críticas surgidas tras un accidente en la conducción del Canal que en 1920 dejó sin agua a la capital, se levanta la voz de los ingenieros exigiendo con urgencia nuevas obras para modificar el abastecimiento realizando por fin un segundo canal. "El problema es verdaderamente pavoroso", como advierte el antiguo Comisario regio del Canal, "en muchos kilómetros, la misma acción del agua ha hecho desaparecer la argamasa que da solidez al muro, y como en verano hay que dar el máximo de presión (...) puede reproducirse una rotura y (...) Madrid se quedaría sin agua (...) pero se terminaron tanto los trabajos de campo como los de gabinete (...) para la construcción de un segundo canal (...) casi todo él, subterráneo con tubería de hierro (...) con la pericia y el acierto que tienen acreditados los ingenieros (...). Una vez realizado se procederá a reorganizar la red de distribución, con lo cual se podría dar agua abundantísima a los barrios que hoy carecen de ella o a los que llega con escasa presión"³¹. "El Madrid futuro está pendiente (...) del abastecimiento mediante las obras del nuevo canal que ha de preceder a todo intento de transformación del extrarradio, saneamiento y urbanización, aportando un elemento de vida moderna"³². Y el propio Lorenzo Pardo,

²⁹ "Es verdaderamente absurdo que existiendo una entidad modelo en su género se plantee la inoportuna idea de la municipalización del Canal". *Ingeniería y Construcción*, 1927 y "Proyecto de municipalización del Canal de Isabel II". *Revista de Obras Públicas*. 1927. T. I. N.º 2482, p. 298.

³⁰ PEREZ CABALLERO, J.: "El Canal de Isabel II, la Administración española y la reclamación Santillana". *Revista de Obras Públicas*. 1925. N.º 2420, pp. 12-17.

³¹ SAN LUIS, Conde de: "El problema del agua en Madrid". *Madrid científico*. 1924, pp. 849.

³² "El Canal de Isabel II". Editorial. *Ingeniería y Construcción*, vol. V. Año 1927. N.º 51.

a través de un artículo “Visión de Madrid sin agua” publicado en *El Sol* que será ampliamente difundido en toda la prensa, urge también a la construcción del nuevo canal como única solución para el abastecimiento de la ciudad: “la rotura del Canal de Isabel II equivale a quedarse Madrid en seco, ya que no tiene como otras poblaciones, bajo sus plantas una capa acuífera económicamente explotable ni próximo un río caudaloso donde apagar su sed (...). Madrid puede tener a escasa costa un abastecimiento holgado (con el segundo canal) y (...) no merece la pena correr el riesgo de que subsista una amenaza, que tanto se dirige a la vida de Madrid como al buen nombre y crédito de España”.

El poder y la red

Durante el largo asedio a que fue sometido Madrid en la Guerra Civil, los “viajes” volverán a jugar un papel importante. Finalizada la guerra, en 1941 se realiza la construcción del Canal Alto y tras la dura sequía de 1945, que se repitió en 1948 y 1949, comenzaron las restricciones que formarán parte de la vida cotidiana de estos años, cuando además los brotes de fiebres tifoideas en los suburbios eran alarma constante. Dos nuevos embalses, el de Riosequilo en 1958 y el del Vado sobre el Jarama construido en 1960 sacian la sed de esta ciudad bautizada como El Gran Madrid que continua con un ritmo imparable de crecimiento desparramándose por toda la periferia tras absorber a sus municipios colindantes.

Aunque el Canal seguía rigiéndose por el Decreto de 19 de junio de 1851, que limitaba su compromiso de abastecimiento “al pueblo de Madrid”, en 1946, un Decreto del MOPU dispuso el suministro de agua del Canal para Getafe y Leganés fundándose en su carácter de cantones militares, por lo que los gastos de las obras fueron sufragados por el Estado. Más tarde y por las mismas razones se tendieron las tuberías hasta Campamento y Cuatro Vientos creando verdaderos problemas de abastecimiento ya que en ningún momento fue requerida la opinión del Canal para estas ampliaciones. Así, el área del Canal que en 1939 era de 66 km pasó a ser en 1954 de 630 km³³.

Tras una nueva sequía en 1965 el Canal decide comprar la Hidráulica Santillana y emprender la construcción de los embalses de Atazar y El Vellon, y un año más tarde en 1967 se construye el embalse de Picadas en El Alberche y el de Pinela en el Lozoya. El problema del agua en Madrid “es una cuestión técnica de suministro” que al igual que en el resto del país, se resuelve mediante la ingeniería. Al ritmo de inauguración de un pantano cada treinta días, la “mística del agua” del franquismo se apropia del discurso regeneracionista en su aspecto más demagógico. La oferta de agua parece no tener más límite que el de la capacidad de las

³³ GARCÍA AGUSTÍN, José: “El Canal de Isabel II en los últimos 20 años y especialmente en el último quinquenio”. *Revista de Obras Públicas*. Abril 1971. N.º 3072, pp. 249-250.

empresas constructoras. “El problema del abastecimiento de agua a las poblaciones se parece al cuento de la buena pipa en que no finaliza jamás. El crecimiento del número de habitantes y las nuevas necesidades que surgen con el progreso dan a este empeño carácter indefinido. Nunca hay exceso de agua; el sobrante va a las alcantarillas, y si pudiesen convertirse éstas en ríos corrientes, desaparecerían una infinidad de enfermedades, en beneficio de la salubridad pública”³⁴.

En 1963 se crea la Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid (COPLACO) incorporando al Gran Madrid 15 nuevos municipios de su alfoz con lo que el área de abastecimiento del Canal se extiende hasta los 1.120 km. En 1967 COPLACO elabora el Plan Especial de Infraestructuras Básicas (PEIB) con el objeto de coordinar el crecimiento de las infraestructuras, especialmente complicado en el tema del abastecimiento de agua. Pero los planes de urbanización se aprueban sobre “el suelo” olvidando por completo “el territorio” y sin considerar por tanto los problemas de aducción o de ampliación de las redes que son realizadas a posteriori, sin coordinación y con materiales de baja calidad.

Al finalizar los 80, más de 500 km de grandes arterias cruzan en todas las direcciones la geografía triangular de Madrid, se captan aguas del Jarama, del manzanares, del Guadalix y del Guadarrama, impulsando incluso aguas desde el Alberche y profundizando en la búsqueda de pozos. Más de 7.000 hectáreas de la Comunidad están anegadas por los pantanos, los cursos de agua se han transformado en simples regatos y los escasos ríos, se han visto convertidos en cloacas a cielo abierto. La recién creada Comunidad de Madrid sobre los límites de la antigua provincia ve convertido su territorio en “soporte de la infraestructura hidráulica” y así se describe en distintos documentos del Canal que ya en 1977 se había transformado en un Organismo Autónomo tutelado por el MOPT y que en 1984 pasa finalmente a la tutela de la CAM.

La maraña de organismos con competencia sobre el agua en la Comunidad impedía concretar ningún plan y mucho menos intentar una relación distinta entre agua y sociedad en Madrid. A las competencias de Canal de Isabel II había que sumar las de la Confederación Hidrográfica del Tajo, las de la Comisaría de Aguas del Tajo, las de la Fundación Sur, las de CASRAMA, las de la Mancomunidad del Sorbe, las del Ayuntamiento de Madrid y las competencias aún existentes de la antigua Diputación provincial.

La fuerte sequía de 1992 despierta una vez más la polémica sobre la necesidad de una visión ecohidrogeológica en medio de una campaña sin precedentes sobre el ahorro de agua en un intento de recordar al consumidor que también es usuario. La idea del ciclo del agua y la puesta en marcha por parte del Canal de 30 campos de

³⁴ PÉREZ CABALLERO, J: “El Canal de Isabel II, la Administración pública española y la reclamación Santillana”. *Revista de Obras Públicas*. N.º 2420. 1925, p. 14.

pozos que consiguen abastecer el 20% del suministro dan pie al inicio de un discurso diferente basado en aquella idea.

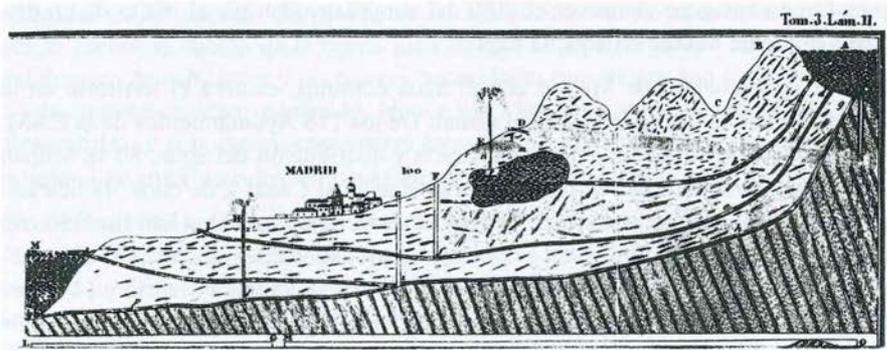
Pero el desencuentro de Madrid con el agua continúa, cautivo el territorio en la maraña-red de la infraestructura del Canal. De los 178 Ayuntamientos de la CAM, 50 gestionan hoy directamente su captación y distribución del agua, 80 se ocupan del mantenimiento de su red pero compran el agua al Canal y, de ellos, 48 delegan en el Canal su gestión comercial. Treinta de estos ayuntamientos han firmado con el Canal la convección PAMAN y 18 están gestionados íntegramente por él (aducción, distribución y gestión comercial), entre ellos se encuentra Madrid y 14 de los 27 ayuntamientos del Área Metropolitana, mientras que los ayuntamientos ajenos al Canal tienen agua subterránea o del Sorbe, existiendo actualmente más de 35.000 pozos particulares en toda la provincia³⁵.

Un estudio realizado por el Canal de Isabel II sobre sus antecedentes, en el que se incluye una de las mejores descripciones sobre el antiguo sistema de los "*viajes de agua*", termina con párrafo desolador: "La entrada del Canal de Isabel II no supuso el abandono radical de los viajes de agua, sino que éstos siguieron funcionando, aunque poco a poco se deterioraron debido a falta de conservación y al olvido por parte del Municipio. A lo largo de más de un siglo, los tramos que sufren hundimientos y las tuberías que se rompen no se reparan; al abandono se añade la construcción de nuevos edificios, líneas de Metro, aparcamientos subterráneos, etcétera, que van demoliendo las galerías, o simplemente rellenándolas de hormigón donde las cimentaciones lo precisen. Estos hechos, unidos a las fugas del alcantarillado y al crecimiento del casco urbano sobre los tramos de su captación hace que las aguas de "*los viajes*" se vayan contaminando paulatinamente. Las fuentes públicas que eran alimentadas por "*viajes*", poco a poco se van cerrando, o simplemente se les introduce agua del canal de Isabel II"³⁶.

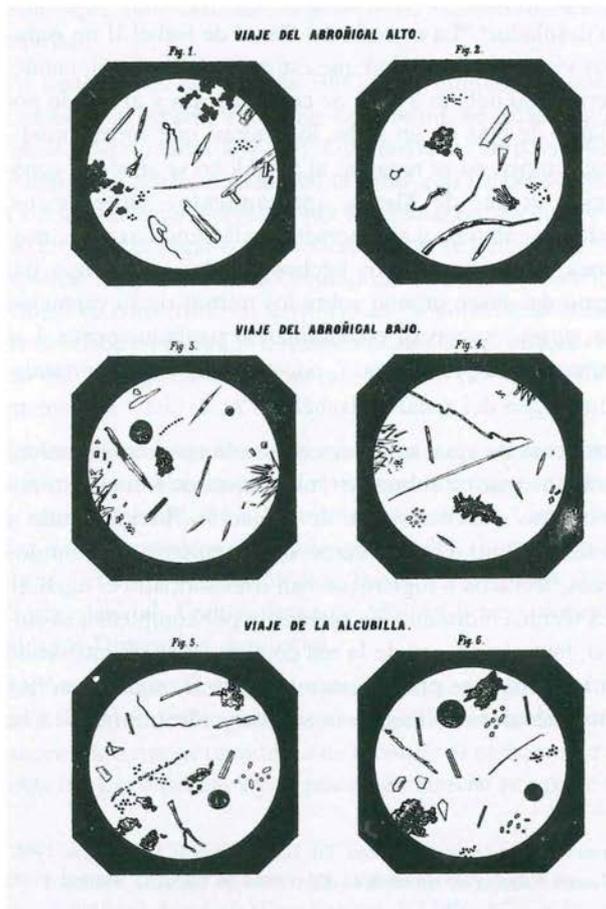
El viejo sistema de abastecimiento de agua subterránea basado en el entendimiento sociedad / territorio ha sido incapaz de sobrevivir, ni siquiera de forma testimonial, ante el empuje del moderno abastecimiento de captación fluvial creado y sostenido por la Administración Central y el Cuerpo de Ingenieros de Caminos que, con argumentos políticos, técnicos e higiénicos han transformado el agua en un producto de consumo. La técnica hidráulica ha sustituido por completo a la cultura del agua en Madrid. Así, tanto la imagen de la red convertida en un intrincado grafo sin territorio, como los objetos que proporcionan el agua al usuario son hoy incomprensibles instrumentos técnicos a los que la sofisticación informática ha hecho todavía más ajenos.

³⁵ GARCÍA FERNÁNDEZ, Carmen: *Madrid autour de l'eau*. Ed. L'Academie de l'eau. Paris. 1996.

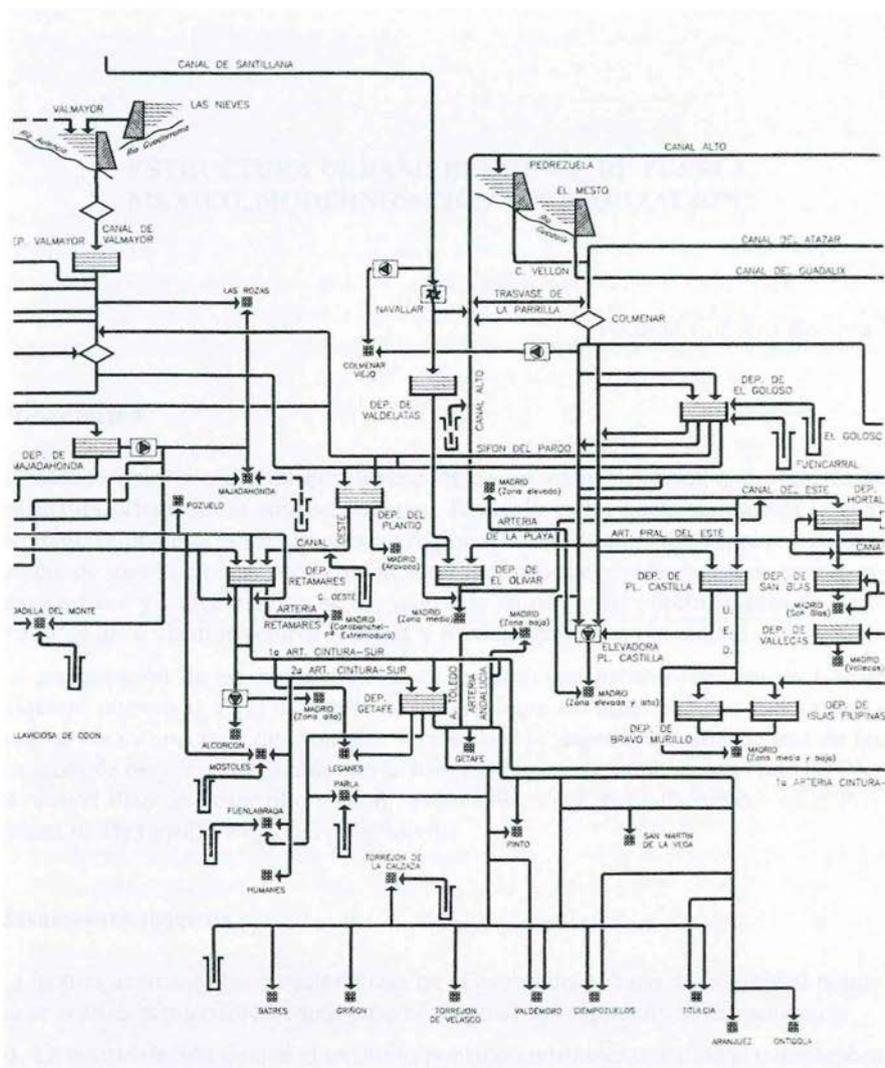
³⁶ *Canal de Isabel II: viajes de agua y proyectos de canales*. Ed. Canal de Isabel II. Madrid 1986, p. 65.



PROYECTO DE D. JOSE MARIANO VALLEJO. 1817.



ALBERTO BOSCH.
BACTERIAS DETECTADAS
EN LOS VIAJES DE AGUAS. 1885.
(Epidemia de cólera)



ROBERTO TURÉGANO. PLANO ACTUAL DE LA RED DEL CANAL DE ISABEL II. 1995. (Una infraestructura sin territorio).



ESTRUCTURA URBANO REGIONAL DE PUEBLA. MÉXICO, MODERNIZACIÓN Y POLARIZACIÓN⁺

Virginia Cabrera Becerra *

Presentación

El trabajo que se presenta gira alrededor de las características que presenta la estructura urbana en la entidad poblana. Teniendo como punto de partida la conceptualización de la estructura urbano regional como sistema que expresa y resume las condiciones de polarización de la sociedad: miseria y pobreza en un gran contexto urbano y concentración de la riqueza, la cultura y las oportunidades de desarrollo en unos cuantos centros urbanos y particularmente en la ciudad de Puebla.

La presentación de las características de la estructura urbano regional en Puebla adquiere relevancia en el momento actual en el que sin lugar a dudas dicha estructura se verá impactada de múltiples formas por la implementación de una de las acciones de mayor envergadura que en materia de planificación se han dado en Puebla con el Plan de Desarrollo Estatal 1993-1999 y muy particularmente con el Programa de Desarrollo Regional Angelópolis.

Basamentos teóricos

La lectura acerca de las características de la estructura urbana de la entidad poblana se realiza manteniendo como base conceptual los siguientes planteamientos:

- a) La consideración de que el territorio poblano constituye una unidad compleja en la que las formas rural y urbana se implican mutuamente y establecen relaciones

⁺ Texto presentado en el "Curso de Doctorado: Ciudad, Territorio y Patrimonio", Universidad Iberoamericana, Golfo Centro, Puebla, México.

* Doctora Arquitecta.

diversas que poco a poco se van desentrañando. De tal forma que algunas relaciones son ampliamente aceptadas en el seno de la disciplina urbanística y afines, y otras por el contrario se encuentran en un constante proceso de debate.

De donde, hablar de las características y funcionamiento de la ciudad de Puebla remite necesariamente a realizar señalamientos acerca de la entidad en su conjunto. La aplicación de medidas de ordenamiento para la ciudad de Puebla genera necesariamente movimientos al interior de las áreas rurales y viceversa.

Esta unidad tradicionalmente reconocida se ha interpretado de diversas formas. La forma reconocida y reiteradamente aplicada como basamento de las políticas de ordenamiento y desarrollo es la consideración del papel del centro urbano como difusor del progreso hacia su entorno rural, planteamiento que no ha encontrado consenso al interior de la disciplina urbanística. Este planteamiento emanado de la corriente neoclásica de la economía ha sido permanentemente criticado desde diversas posiciones teóricas en virtud de la constatación en la realidad del impacto más bien negativo que la expansión económica y poblacional produce hacia los entornos rurales.

- b) A la compleja trama que se establece entre los ámbitos rural y urbano se engarza la compleja interrelación existente entre los diferentes componentes de las estructuras sociales. Formulación que ha adquirido naturaleza de postulado en múltiples trabajos tanto de corte académico como oficial, en éste último caso por ejemplo se encuentran afirmaciones que enfatizan este hecho en el Programa de Desarrollo Angelópolis, aunque tal reconocimiento no implica que los estudios y formulación de políticas lo mantengan como directriz, ya que frecuentemente se queda como simple enunciado.

La elucidación de los vínculos existentes en la compleja estructura de la sociedad constituye el paso esencial en la formulación de medidas y políticas estratégicamente dirigidas hacia aquellos puntos sensibles de la estructura social que permita direccionar el desarrollo hacia los objetivos deseados. La pretensión de resolver la problemática múltiple de nuestras ciudades y contextos rurales requiere, por lo tanto, el paso inicial del conocimiento desde esta óptica, ya que una visión fragmentada del fenómeno urbano ha sido, generalmente, el sustento de medidas contraproducentes a los objetivos planteados.

La consideración de la realidad urbano regional como sistema complejo, si bien nos acerca a la posibilidad de trazar medidas para conducir el desarrollo social y económico por determinados caminos, también nos plantea la posibilidad de que el movimiento de la realidad, a instancias de su complejidad, siga caminos muy alejados pese a los esfuerzos desplegados. Es decir, siguiendo a Giddens (1996) mantenemos la idea de que toda actividad de planificación se mueve en un nivel de incertidumbre y desconocimiento de los efectos totales de las acciones.

Tal situación no debe sustentar la invalidez de la actividad de planificación y sí por el contrario fundamentar la necesidad de su permanente implementación a

efecto de ir construyendo aproximativa y correctivamente el mundo que queremos vivir y dejar como herencia a las siguientes generaciones.

- c) Otra premisa actualmente insoslayable en toda lectura de la estructura urbano regional es la del pensamiento del desarrollo sustentable. Los planteamientos elaborados al interior de este nuevo paradigma han penetrado prácticamente en todas las disciplinas e incluso en el ámbito de la planeación oficial. En este último se ha incorporado sobre todo la problemática ambiental, así en el Programa Regional Angelópolis se plantea que la preocupación central a partir de la cual se estructuró dicho Programa fue la Ecología y los problemas ambientales existentes en la ciudad de Puebla y su área metropolitana.

Si bien la consideración de la problemática ambiental resulta sustancial en toda política de desarrollo y ordenamiento, ella no agota las posibilidades que brinda el pensamiento del desarrollo sustentable. Pues en éste la preocupación por la degradación de los recursos y el empobrecimiento ambiental de nuestros entornos se extiende a los rasgos de miseria y marginalidad que caracterizan a nuestras sociedades. Es decir, con este paradigma ha recobrado nuevo ímpetu la necesidad de atender prioritariamente los añejos problemas desencadenados y cultivados a partir de la preferencia permanentemente otorgada, sobre el desarrollo del ser humano mismo, a las ideas de progreso, desarrollo, eficiencia, y productividad.

La puntualización acerca de la concentración y dispersión como rasgos característicos del territorio poblano, y por cierto comunes al país en su conjunto, se inscribe en esta línea trazada por el pensamiento del desarrollo sustentable, pretendiendo con ello contribuir a decantar la escasa visibilidad de los pobres que a decir de Giddens explica la falta de conciencia pública acerca de la extensión y profundidad de la pobreza (Donoso, 1993:15).

La escasa visibilidad de los rasgos de pobreza y marginalidad que se resumen en la estructura urbana del territorio nacional y de la entidad poblana se deriva paradójicamente de su fuerte presencia, la cual ha sido ocultada por la sociedad moderna y las acciones modernizadoras mediante el mecanismo de integración al paisaje cotidiano, de tal forma que a través de las múltiples referencias a su existencia nos hemos acostumbrado a saber que están ahí y a no verlos realmente.

Justamente concentración y pobreza son los dos rasgos sobresalientes de la entidad poblana, sobre los cuales es necesario volver la atención pues ellos resumen la existencia de los múltiples problemas de la ciudad de Puebla y desde luego del territorio de la entidad.

La polarización del territorio poblano, producto de un largo y complejo proceso histórico, presenta como veremos a continuación una tendencia de fortalecimiento. Con la profundización que se prevé tendrán los rasgos de concentración y dispersión del territorio poblano se expresa la reproducción

permanente de una serie de problemas que penetran todos los elementos de la estructura social, en tanto ésta, parafraseando a Rossi, se resume, en las condiciones espaciales (Rossi, 1979:61).

Modernización y Declinación

La importancia que por mucho tiempo mantuvo Puebla en la economía nacional, derivada entre otras cosas de su ubicación estratégica y sus antecedentes históricos, ha sufrido en los últimos años algunos ajustes que han relativizado su posición en el conjunto de las entidades federativas. De tal forma que en últimas fechas se puntualiza en diversos estudios el rezago económico como su característica central.

Este rezago se expresa en diversos indicadores económicos como el nivel de ingresos per cápita y un crecimiento de su PIB menor al promedio nacional, aunque su expresión amplía la adquiere en el ya tradicional deterioro de las condiciones de vida de grandes masas de la población.

La permanente atención que los diferentes gobiernos han brindado al desarrollo de la industria, en un contexto de creciente disminución de la participación de la entidad en la inversión pública federal, no ha evitado la formación de este rezago aunque si ha permitido mantener a la entidad en cierto nivel de participación en la economía nacional.

Así durante el proceso de industrialización a toda costa que se desata en México y la consiguiente atención en la entidad a la dotación de las condiciones generales necesarias para su desarrollo industrial se logra obtener, en 1960, el más alto nivel de participación en el PIB nacional (4,88%). A partir de este momento se inicia una tendencia de permanente disminución, de tal forma que para 1980 la participación en el PIB nacional es de sólo el 2,96% (Plan de Desarrollo Estatal. Puebla, 1983). Para 1990, según datos aportados por el Plan Estatal de Desarrollo 1993-1999, se percibe una ligera recuperación al alcanzar el 3,09%, aunque, como puede verse, todavía muy por debajo de 1960.

La elevada participación, en 1960, de la entidad en el PIB nacional se da aún teniendo la entidad una tasa media de crecimiento del 2,61%, muy por debajo de la tasa nacional que es del 3,35%. Paradójicamente, para el período 1970-1975 la tasa tanto para el país como para la entidad es del 4,72% y es precisamente el momento de descenso de su participación en el PIB nacional. La franca declinación de su participación se da pese a que para el período 1975-1980 la entidad presenta una tasa media de crecimiento del 10,39% que resulta muy superior al 8,65% que se alcanza a nivel nacional (Plan de Desarrollo Estatal. Puebla, 1983).

Finalmente, para 1990 esta expansión ha determinado que el estado de Puebla ocupe el séptimo lugar a nivel nacional por su participación en el PIB (Plan Estatal de Desarrollo 1993-1999: 23).

La visualización de las tasas de crecimiento del PIB estatal permite además extraer dos hechos significativos. En principio su comparación con las tasas de crecimiento poblacional arroja un crecimiento muy fuerte del PIB estatal respecto de aquéllas, sobre todo durante 1970-1980 y 1980-1990 en que las tasas demográficas correspondientes son de 2,86% y 2,08%. El segundo hecho, constituido por el pobre impacto de este crecimiento en el mejoramiento de los niveles de vida de la población, pues como veremos Puebla ocupa los primeros lugares en cuanto a condiciones de marginalidad y ausencia de servicios básicos para la población.

Este fenómeno de bajo desarrollo generalizado, pese a la expansión constatada en las tasas de crecimiento del PIB estatal, se explica a partir de la convergencia de dos fenómenos: la concentración de la riqueza y la transferencia hacia el exterior de la riqueza producida en la entidad en detrimento del desarrollo del propio estado.

El bajo nivel de desarrollo que presenta la entidad se expresa también en el incremento negativo que el PIB per cápita obtuvo para 1980-1990 del 17% (Política General del Estado de Puebla para 1993-1999: 8).

Sin embargo, la expresión drástica de esta concentración y transferencia de la riqueza se da en el fenómeno de la marginalidad. Según datos reportados en el Plan Estatal de Desarrollo 1993-1997, Puebla es la entidad con más personas marginadas en el país, ya que en 1990 cuenta con 2.987 habitantes que viven en condiciones de marginalidad; cifra que resulta incluso superior a los 2.572 individuos que en estas condiciones se reportan para Chiapas, tradicionalmente considerada entre las entidades más pobres.

La atención preferencial al desarrollo industrial, por parte de los diferentes gobiernos, constituye a nuestro juicio uno de los factores explicativos de la dinámica industrial de la entidad y particularmente de la Ciudad de Puebla donde ésta se concentra. La visualización de la dinámica sectorial permite extraer otros rasgos significativos del proceso de modernización cuyas raíces inmediatas ubicamos en la década de los sesenta.

El sector industrial reporta para 1990 una aportación al PIB estatal del 30 %, en tanto que los sectores de servicios y comercios aportaron respectivamente el 23,2% y el 23,0%, y el sector agropecuario sólo el 11,4% (Política General del Estado de Puebla para 1993-1999). Esta situación si bien muestra la importancia del sector industrial también expresa el extraordinario peso que tienen conjuntamente, en la economía poblana, el comercio y los servicios.

La real situación de la industria poblana se termina de perfilar si se observa que su participación en realidad ha disminuido ya que en 1980 ésta fue del 33%, es decir que para 1990 se redujo su participación en un 3%.

La dinámica industrial, caracterizada por su importancia en declive, constituye a nuestro juicio el sustento de la orientación contenida en el Plan Estatal de Desarrollo 1993-1999 para la transformación de la ciudad de Puebla en un polo de desarrollo tanto industrial como turístico, de carácter internacional.

La débil participación del sector agropecuario en el PIB estatal, con el 11,4%, encuentra como factores explicativos la baja productividad, la ausencia de inversiones importantes y sistemáticas y la baja tecnología que prevalece en la explotación.

Estructura urbano regional

La dinámica económica brevemente señalada ha propiciado, en estrecha vinculación con las políticas de desarrollo, una distribución espacial cuyo rasgo principal se resume en la polarización del territorio poblano.

El extremo de la desigualdad y pobreza penetra de hecho todos los niveles de aglomeración. Así las ciudades medias y pequeñas y la misma ciudad capital presentan en su interior una estructura urbana desarticulada y con grandes déficits en todos los servicios.

En el conjunto de la entidad la desigualdad y pobreza se expresan en una configuración desarticulada y dispersa. Configuración dominada por la presencia de la ciudad de Puebla y su área metropolitana en un conjunto débil de ciudades medias y pequeñas inmersas en una masa rural de escaso o nulo desarrollo. En este cuadro sistémico, en la región Norte las ciudades de Teziutlán y Huauchinango constituyen los centros de mayor dinamismo, en la región Sur, Tehuacán e Izúcar de Matamoros.

La importancia de Tehuacán como segunda ciudad de la entidad se ha impulsado a través de diversas políticas, permeadas por la idea de la difusión del desarrollo de los polos de crecimiento, como una alternativa para relativizar la creciente polarización del territorio poblano. Así, la construcción de la autopista Puebla-Tehuacán, propuesta en el Plan Estatal de Desarrollo 1993-1999 reforzará su importancia y acelerará su crecimiento.

Este crecimiento continuará la línea de producirse a expensas de las áreas rurales de su región de asiento. Situación que se constata por la presencia de un fenómeno que podríamos llamar de macrocefalia municipal o urbanización total pues prácticamente toda su población municipal (89,64%) se encuentra concentrada en la ciudad de Tehuacán (Cabrera, 1993: 23). Fenómeno, por demás similar al de la ciudad de Puebla respecto a su ámbito municipal. La primacía de ambas ciudades sobre su entorno inmediato coexiste con la presencia siempre creciente de asentamientos irregulares en su interior.

La consideración de la ciudad de Tehuacán como alternativa para decantar la polarización debe ser revisada en virtud de la creación, recientemente, de la Reserva de la Biosfera de Tehuacán-Cuicatlán, ya que la preservación de esta importante área en conjunción con las condiciones geográficas que rodean a la ciudad impone ciertas restricciones a su crecimiento.

Indudablemente que las condiciones de rezago y pobreza tienen en el problema de la vivienda su más dramática y añeja expresión. La penuria de la vivienda es pro-

funda en las áreas rurales sobre todo en las regiones Norte y Sur, particularmente grave resulta el rezago que al respecto existe en la Mixteca poblana y en la Sierra Norte. Al interior de las ciudades y localidades la proliferación de los cinturones de miseria es un dato recurrente.

Las condiciones que prevalecen en la entidad pueden dimensionarse a partir de los siguientes datos comparativos de su situación respecto del nivel nacional: de entre las 32 entidades del País, Puebla ocupa el lugar 24 en cobertura de viviendas con agua entubada; el lugar 25 en porcentaje de viviendas que cuentan con drenaje; el lugar 25 en viviendas con energía eléctrica; el lugar 18 en teléfonos por habitante; el lugar 29 en médicos por habitante (Política General del Estado de Puebla para 1993-1999).

La dispersión y pobreza mantienen con el fenómeno de la concentración relaciones complejas que en la entidad han contribuido a profundizar el carácter polarizado de la configuración del territorio. El dominio de la ciudad de Puebla sobre el territorio constituye la máxima expresión del fenómeno de concentración, que como hemos visto es compartido también por Tehuacán, aunque desde luego en menor grado.

Las condiciones de concentración que tradicionalmente ha presentado la entidad se agravan en la actualidad, bajo un aparente movimiento de reducción de la importancia poblacional de la ciudad capital y de la misma entidad. La dinámica demográfica de la entidad efectivamente reporta una disminución importante de su tasa de crecimiento, ya que en 1980 con una población de 3.347.685 habitantes alcanzó una tasa del 6,32% y en 1990 con una población de 4.126.101 habitantes su tasa de crecimiento sólo fue del 2,63%.

El comportamiento demográfico de la ciudad de Puebla muestra una similar tendencia de contracción. Así, los censos de 1980 y 1990 muestran una disminución relativa de la población de la ciudad de Puebla, pues su ritmo de crecimiento, al pasar de 772.908 habitantes que tenía en 1980 a 1.007.170 habitantes en 1990, resulta inferior al período 1970-1980. Situación que se expresa incluso en una fuerte disminución del carácter macrocéfalo; la importancia de Puebla respecto a la ciudad de Tehuacán resulta en 1990 de 7,22 en tanto que en 1980 el índice de primacía fue del 9,71.

Cabe aclarar que la consideración exclusivamente de la población de la ciudad de Puebla contribuye a ocultar la situación real, pues el índice se modifica si se incorpora a la población de los centros **conurbados**. Si se observa no sólo a la ciudad de Puebla sino al conjunto de su región de asiento (Región Centro) se observa que la declinación de la población de la ciudad capital se acompaña de un incremento creciente de la población de las ciudades pequeñas y medias cercanas, e incluso algunas francamente conurbadas con ella.

El crecimiento de ciudades como Cholula de Rivadabia (6,69%), San Martín Texmelucan (4,41%), Amozoc (7,07%), San Andrés Cholula (10,2%) y Tlaxcalancin-

go (9,10) que presentan importantes tasas de crecimiento constituye un dato significativo para descubrir un real proceso de concentración.

La consideración exclusiva de la variable demográfica conduce a la aceptación de la presencia de una tendencia de contracción y debilitamiento del fenómeno de polarización. Sin embargo, la incorporación de otras variables como la inversión pública, de la cual se ha constatado su patrón de concentración favoreciendo de manera determinante a la ciudad de Puebla, y la utilización de una perspectiva regional permiten mostrar la apariencia de este fenómeno desconcentrador y ratificar que continuamos en un proceso de concentración (Cabrera, 1994: 299).

La visualización de la estructura urbana de la región Centro muestra otro dato significativo: la densificación de la trama urbana desde la ciudad de Puebla hacia la parte oeste. Considerando como elementos urbanos a los asentamientos a partir de 5.000 habitantes se constata que para 1990 la región Centro contiene 47 ciudades, de diversos rangos de población, en tanto que en 1980 sólo había 35, es decir se forman 12 centros urbanos más. La mayor parte de los cuales se localizan en esta parte oeste.

La expansión de las ciudades pequeñas y medias cercanas a la metrópoli muestran una correspondencia directa con el patrón de concentración que ha tenido la inversión pública. El antecedente inmediato lo encontramos en el período de 1981-1986 durante el cual se favorece de manera determinante a la ciudad de Puebla la cual capta el 78% de la inversión del sistema urbano regional, le sigue Amozoc con el 4,19%, en tercer lugar Huejotzingo con el 3,94%, en cuarto lugar San Martín Texmelucán con el 3,59%, en quinto lugar Cholula de Rivadabia con el 3,03% y en sexto lugar Atlixco con el 1,30% (Cabrera 1994: 220).

De donde se concluye que la disminución relativa de la población de la ciudad de Puebla se efectúa a expensas del crecimiento de las ciudades medias y pequeñas de su área inmediata de influencia; proceso ampliamente apuntalado por la distribución de la inversión pública.

En tanto las regiones Norte y Sur de la entidad resienten para 1990 un reforzamiento de su nivel de dispersión, ya que la estructura urbana mantiene prácticamente el mismo número de ciudades que en 1980 aunque acompañado por un crecimiento importante en la región Norte: de Teziutlán, Huauchinango, Xicotepec y Zacatlán.

En la región Sur la situación es más polarizada por el crecimiento acelerado de la ciudad de Tehuacán sobre un ámbito muy disperso y rural.

En general se detecta que a la par que se incrementa la concentración aumenta también la dispersión por la formación de innumerables asentamientos que van desde 1 a 4.999 habitantes. La polarización de la entidad poblana continua por lo tanto en ascenso.

Conclusiones

El panorama presentado permite delinear ya las reflexiones finales. El primer trazo apunta a enfatizar que la polarización del territorio poblano continua avanzando, adquiriendo nuevas formas con la expansión del área metropolitana. Un segundo aspecto a destacar es que la configuración de la estructura urbano regional como hecho complejo se ha venido configurando a instancia de múltiples factores; en esta trama compleja se rescata la relevancia de la misma estructura urbano regional y su vinculación con la aplicación de las políticas de desarrollo engarzadas a procesos históricos.

La polarización del territorio con sus polos de concentración de la riqueza y proliferación de la pobreza y la dispersión, se constituye en el principal reto que tienen políticos y planificadores. La estructura unitaria que forman estos rasgos obliga también a una atención unitaria y calibradora de los posibles y múltiples efectos de las acciones. De tal forma que el problema de la ciudad de Puebla traspasa sus fronteras administrativas, pues la pobreza global impacta a la ciudad capital de múltiples maneras y viceversa.

Los efectos sobre esta estructura urbana, y por ende en las condiciones de vida de la sociedad poblana, derivados del despliegue de las políticas emanadas del Plan Estatal de Desarrollo y del Megaproyecto Angelópolis, deberán ser estudiados y previstos, a efecto de reforzar los efectos positivos y desarrollar medidas que debiliten los efectos negativos.

A estas alturas de su implementación se han generado algunas consecuencias importantes como el incremento de los niveles de empleo en la ciudad de Puebla, sus condiciones de comunicación y muchos otros. Consecuencias que deben ser calibradas a la luz de la situación desencadenada y por desencadenarse en el conjunto del territorio.

El panorama trazado en torno a las características de la estructura urbano regional y la detección de la orientación prioritaria al desarrollo del área conurbada de la ciudad de Puebla nos permite perfilar como uno de los efectos previsibles que la polarización de la entidad continuará profundizándose. En consecuencia, cobra mayor pertinencia la continuación de medidas descentralizadoras y la búsqueda del desarrollo equilibrado. El despliegue de medidas sociales y económicas que incidan en una distribución más justa de la riqueza constituye, sin duda, la base que repercutirá en la transformación de la estructura urbano regional de la entidad, hacia formas, también, menos desequilibradas.

La situación que presenta la estructura urbano regional de la entidad torna también imprescindible calibrar la idea de la difusión de los polos de desarrollo y volver la vista a las áreas rurales promoviendo su desarrollo sin intermediaciones espaciales.

En síntesis, la planificación que en Puebla ha entrado en una etapa, también, de expansión requiere ser vigorizada a partir de los avances aportados por el nuevo

paradigma del desarrollo y mantener como centro de las acciones las condiciones de deterioro de la vida y del ambiente existentes en nuestra entidad.

Bibliografía

CABRERA BECERRA V.: *Políticas Regionales y Configuración Espacial de la región Centro de Puebla*. UNAM, UAP. México, 1994.

CABRERA BECERRA V.; QUINTERO M.A. y ALVAREZ ZAGOYA J.: *Programa de Abasto para la Ciudad de Tehuacán*. Puebla, 1994.

DONOSO SALINAS R.: *Antecedentes de la Sociología Urbana*. UAM, Unidad Xochimilco, División de Ciencias y Artes para el Diseño. México, 1993.

GIDDENS, A.: *Las consecuencias perversas de la modernidad*. Ed. Anthropos. Madrid, 1996.

GOBIERNO DEL ESTADO DE PUEBLA: *Plan Estatal de Desarrollo 1993-1999*. Mayo de 1993.

GOBIERNO DEL ESTADO DE PUEBLA: *Programa Regional Angelópolis*.

GRAIZBORD B.: "Sistema Urbano, Demografía y Planeación", en "Poblaciones en Transición", Revista *Ciudades*. Red Nacional de Investigación Urbana, año 3, n.º 12, octubre-diciembre, pp. 40-47. México, 1992.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, GEOGRAFÍA E INFORMÁTICA: *XI Censo General de Población y Vivienda*, 1990. Datos por Localidad (Integración Territorial). México, 1991.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, GEOGRAFÍA E INFORMÁTICA: *X Censo General de Población y Vivienda*, 1980, Estado de Puebla, Integración Territorial, México, 1990.

MKINSEY: *Política General del Estado de Puebla para 1993-1999*. (Resumen). 1993.

ROSSI A.: *La Arquitectura de la Ciudad*. Ed. Gustavo Gili. Barcelona, España, 1979.

**ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
Y GRAN VELOCIDAD FERROVIARIA:
EL PROYECTO DE LA VARIANTE DE GUADARRAMA⁺**

*Luis Santos y Ganges**

Este trabajo es un intento de poner claridad en un tema actual, complejo, mal conocido y de gran interés territorial (y por ello con trascendencia socioeconómica y política) como es el proyecto denominado Variante ferroviaria de Guadarrama. Un tema que vengo estudiando desde el año 1987 en la Federación de Comunicación y Transporte del sindicato Comisiones Obreras, lo que no sólo me ha permitido disponer de fuentes fidedignas y de la suficiente información, sino que además me ha obligado a interpretar los hechos y a tomar postura en cada momento clave del proceso, me ha incitado a recopilar y ordenar diacrónicamente tantos y tantos materiales existentes, y me ha inducido a reflexionar acerca del *tempo* de maduración de los proyectos.

El proceso de generación y selección de alternativas y de definición del proyecto presenta **una trayectoria de estudios de más de veinte años**, durante los cuales la política estatal de ferrocarriles siempre la ha incluido en sus planes sectoriales, pero en la práctica la ha postergado. En este sentido, pretendo desentrañar algunos vericuetos de la política ferroviaria y las vicisitudes del tan vacilante y **lento camino** que está siguiendo la administración central en la definición y puesta en práctica de un proyecto de infraestructura de transporte cuya necesidad no está cuestionada apenas por nadie y es solicitada como urgente desde el mundo ferroviario, cual es un nuevo paso de montaña en la Cordillera Central para el ferrocarril entre Madrid y el cuadrante noroeste peninsular.

⁺ Texto presentado para el Curso de Doctorado: Ciudad, Territorio y Patrimonio, Universidad Iberoamericana, Golfo Centro, Puebla, México.

^{*} Universidad de Valladolid, España.

Evitando detallar la problemática, es evidente que los trazados tortuosos y pendientes de los tramos férreos que cruzan la cordillera alargan los recorridos en varias decenas de kilómetros, enlerdan sobremanera las relaciones, están muy expuestos a la acción del hielo y la nieve, son puntos débiles en el mantenimiento de infraestructura y superestructura, y muy difícilmente son susceptibles de mejoras mínimamente significativas en términos de velocidades comerciales.

Resumidos así los **problemas existentes**, que en conjunto terminan por minimar la eficacia del sistema ferroviario (dado que el paso de la cordillera es un cuello de botella y una debilidad de la línea troncal que sirve arborescentemente a la red del norte y el noroeste peninsulares) hasta el punto de resultar crítica la situación de los servicios del cuadrante noroccidental de España, se hace necesario construir una variante, una nueva línea. La importancia de esta variante es capital. A título de ejemplo, sólo con la variante funcionando, incluso sin estar concebida para gran velocidad, sin contar con la adecuación Valladolid-Vitoria ni con la "Y vasca", los tiempos de la relación Madrid-Bilbao rondarían las cuatro horas y convertirían al tren en un modo eficaz y competitivo con la carretera. Otra cosa es cuán ambicioso habría de ser el proyecto de variante, dónde habrían de estar el principio y el fin de la variante, cuáles habrían de ser sus características infraestructurales (parámetros constructivos), por dónde debe pasar y no pasar, etcétera. Y otra cosa es, también, cuáles habrían de ser los efectos socioeconómicos, urbanísticos y territoriales de un macroproyecto de infraestructura lineal con la gran capital en un extremo.

Así, el proyecto hoy conocido como **Nuevo Acceso Ferroviario al Norte-Noroeste de España (NAFNNO)** o Variante Norte (norte para los madrileños y los planificadores centralistas, claro), que en un principio se llamó Variante de Guadarrama —nombre que me parece más conveniente—, se inscribe en un contexto de mejora sustancial de la red ferroviaria básica, y en concreto de las líneas férreas septentrionales en su relación con Madrid (téngase en cuenta que más de la mitad de los trenes tienen origen o destino en Madrid).

La variante de Guadarrama en la Red Europea de Ferrocarriles de Gran Velocidad

La Comisión Europea viene elaborando, desde hace más de quince años, sucesivas propuestas de esquemas directores de las redes de transporte de interés comunitario, y desde 1994 está avanzada, entre otras, la propuesta de red ferroviaria de gran velocidad. Se trata de un planteamiento acordado con los gobiernos, flexible y de carácter indicativo que intenta definir los escenarios de futuro de estas infraestructuras de interés comunitario. Así, al identificar los proyectos prioritarios, se orientan también los procesos de tomas de decisión nacionales, dado que los sistemas comunitarios de ayudas y de financiación incitan a incorporar el interés comunitario.

Por otro lado, la política común de transportes persigue, entre otros objetivos en materia ferroviaria, la desaparición del efecto frontera que aún existe debido a pro-

blemas infraestructurales, tecnológicos y de gestión de los operadores. La gran velocidad ferroviaria, al mismo tiempo que sirve de elemento articulador de una red transeuropea de transportes, serviría también como elemento de ruptura del efecto frontera. De forma similar a como en los años 70 se planteó la relación directa entre las autopistas y el desarrollo regional, en los 90 se ha pretendido engarzar la gran velocidad con los ejes estratégicos europeos y con la integración de las regiones periféricas en el ámbito europeo más dinámico. De esta manera, la Comisión Europea sostiene que la red de gran velocidad, en el contexto de la multimodalidad de las redes transeuropeas, constituye necesariamente una acción considerable y eficaz para lograr la integración europea en el largo plazo.

Desde 1984 la Comisión ha venido presentando diversas propuestas acerca del enlace, con líneas ferroviarias de gran velocidad y con líneas acondicionadas, de las grandes ciudades europeas. Ya en 1986 propuso al Consejo de Ministros de Transportes la creación de una red comunitaria, contando siempre con el apoyo del Parlamento Europeo. El esquema director de la red europea de gran velocidad, propuesto en 1990 y posteriormente definido por el Grupo de Trabajo de Alto Nivel, tipifica las líneas férreas de interés comunitario según las velocidades-tipo: líneas nuevas de gran velocidad, líneas adaptadas a 200 km/h, líneas mejoradas a 160 km/h y líneas de conexión y prolongación. En lo que afecta directamente a Castilla y León, formarían parte de esta red europea (horizonte 2010) la nueva línea Madrid-Zaragoza y la variante de Guadarrama como líneas de gran velocidad y las relaciones Valladolid-León y Valladolid-Vitoria como líneas acondicionadas a 200 km/h.

Dos proyectos ferroviarios (junto a la autopista Lisboa-Valladolid en lo que respecta a Castilla y León) fueron considerados **prioritarios** en la Cumbre de Corfú: Madrid-Barcelona-Montpellier y Madrid-Valladolid-Vitoria-Dax, entre los distintos proyectos que forman parte de las redes transeuropeas de transportes. En julio de 1994 la Comisión Europea de Transportes acordó la traza definitiva de la relación occidental: línea de gran velocidad Madrid-Valladolid (velocidad tipo de 250-350 km/h, presupuesto inicial de 200.000 M.ptas. y comienzo de las obras previsto en 1997) y línea acondicionada Valladolid-Vitoria (velocidad tipo de 200 km/h y hasta 250 km/h, presupuesto de 195.000 M.ptas. y comienzo de las obras previsto para 1996). Tal como se expondrá más adelante, seis años después ni la velocidad, ni el presupuesto ni el comienzo de las obras se han mantenido.

Qué tipo de línea para la variante de Guadarrama

En este artículo he procurado no usar la expresión de línea de gran velocidad sino la de variante ferroviaria, porque lo importante es **la idea de línea nueva** a modo de variante, no sus características funcionales. La variante de Guadarrama, además, no debe ser llamada "tren de velocidad alta" (y mucho menos "tren veloz") como se dice en la prensa, porque no es un tren sino una línea, y porque no es de

“velocidad alta”, sino de gran velocidad allí donde sea físicamente posible y ambientalmente conveniente, y con mejores parámetros constructivos, en cualquier caso, que la línea Madrid-Sevilla. Y esto es así porque es impensable construir una línea de nueva traza en el siglo XXI con velocidades de tipo 200-250 km/h propias más bien del **acondicionamiento** o modernización de las líneas ya existentes (es decir, lo que se ha venido en llamar torpemente “velocidad alta”).

¿Hay una oposición entre “alta velocidad” y “velocidad alta”? Hay que denunciar el irregular juego de palabras y el sinsentido que supone distinguir entre “línea de alta velocidad” y “línea de velocidad alta” (he de asegurar que no es correcta la denominación de “alta velocidad”, en vez de **gran velocidad**, siendo un desafortunado aunque triunfante anglicismo que además rompe con la tradición ferroviaria española). Una línea nueva, como habrá de ser la variante de Guadarrama, tendrá unas características infraestructurales de gran calidad, y por lo tanto permitirá en buena parte de su trazado unas velocidades teóricas superiores a 300 km/h (la gran velocidad cuenta con unos parámetros exigentes —por ejemplo, pendientes máximas de quince milésimas y radios de curva en planta de cinco mil o más metros— que permitirán futuras velocidades máximas cercanas a 350 km/h). Allí donde los condicionantes ecológicos, geotécnicos, urbanos, etc. lo aconsejen, la línea tendrá las limitaciones precisas (curvas con radios más reducidos, por ejemplo). Es decir, se desarrollará gran velocidad en una línea nueva allí donde sea posible y aconsejable; de esta forma, la variante de Guadarrama tendrá características de gran velocidad al menos en tres cuartas partes de su trazado.

Por otro lado, en España se viene entendiendo por línea de “velocidad alta” aquella línea férrea “convencional” (otro anglicismo para decir ordinaria) previamente existente y cuyas condiciones de trazado, más o menos excelentes tras las pertinentes adaptaciones, permiten la circulación de trenes a unas velocidades máximas en torno a 200-225 km/h. Este concepto es asimilable al de **línea acondicionada** o adaptada, frente al de línea nueva, que se supone habría de ser concebida como línea de gran velocidad, en el marco de una red europea de ferrocarriles de gran velocidad pergeñada por la Unión Internacional de Ferrocarriles y definida, como hemos visto, por la propia Comisión Europea. Pero no hay que olvidar que esta supuesta red está integrada tanto por las líneas nuevas (o de gran velocidad) como por las líneas acondicionadas (o de “velocidad alta”), e incluso por algún tramo, más o menos mejorado, de enlace.

Ancho de vía y sentido de red: la variante en ancho ibérico

La polémica sobre la conveniencia de modificar el ancho de vía de la red ferroviaria ibérica tiene ya muchos años, pero reaparece a finales de los ochenta, cuando se proyectan nuevamente líneas férreas. Un asunto complejo en el que lo opinable debería estar sujeto a ciertos conocimientos técnicos acerca del ferrocarril y al manejo plausible de previsiones de costes, pero que demasiado a menudo se trivialis-

liza. Y esta polémica alcanza nuevo vigor con el anuncio de que la variante ferroviaria de Guadarrama podría tal vez construirse en ancho internacional, justificándolo precisamente por su pertenencia a la red transeuropea de ferrocarriles de gran velocidad.

Para situar el problema del ancho de vía en los ferrocarriles, hemos de recordar que no es correcto plantear el dilema del ancho de vía como una confrontación entre ancho europeo y ancho español. Tanto en la Europa occidental al norte de los Pirineos como en el Magreb y en otras regiones del mundo, existe el ancho de vía internacional o UIC (Unión Internacional de Ferrocarriles, 1435 m), mientras que en otros muchos países los anchos son otros; en España y Portugal predomina un ancho de vía mayor (1668 m) que bien podríamos llamar ibérico. Así, no se debe nunca olvidar que cualquier decisión sobre la cuestión del ancho afecta sobremanera a Portugal.

Desde que el Acuerdo del Consejo de Ministros del día 9 de diciembre de 1988 decidiera la construcción de dos líneas nuevas (Madrid-Sevilla y Madrid-Barcelona-Frontera francesa) con parámetros de gran velocidad y en ancho de vía internacional, además de encargar a Renfe un estudio sobre la conveniencia, el modo y el coste de la conversión de su red al ancho internacional, la salida del **laberinto** es cada vez más comprometida. Fue una decisión radical, en efecto, pues tiró por la borda el Plan de Transporte Ferroviario aprobado un año antes y obvió los intereses de Portugal, pero no fue estratégica ni obligada. Es más, aún nadie conoce cuál es la estrategia, sino que es la improvisación la que prima, en un escenario carente de planificación.

Sostener que “la alta velocidad está unida al ancho de vía europeo” no es sino caer en un craso error o en una malintencionada información. Nada tiene que ver una y otro desde un estricto punto de vista técnico. Y desde un punto de vista político no es sino una opción muy arriesgada, porque no se conocen bien las consecuencias y porque éstas podrían tener una capital relevancia en el funcionamiento de la malla férrea y en la ordenación del territorio.

Pretender estrechar la red de Renfe (de toda la red) es inasumible por su elevadísimo coste (rondando el billón de pesetas), lo cual se sabe desde comienzos de los noventa. De ahí que la decisión de construir dos líneas nuevas en ancho internacional y la idea de vincular ancho con velocidad nos puedan conducir a un **modelo desadaptado** que ofrezca graves efectos perversos. Un modelo basado en redes separativas “a la japonesa”, con una mini-red de alta velocidad superpuesta y desconectada de una languideciente red ordinaria cada vez más descapitalizada. Un modelo por el que las grandes velocidades no tienen apenas efectos positivos en el territorio y la red nacionales, y que se basa en la conexión con Europa a costa de generar innumerables problemas en la Península (a cambio de eliminar los intercambiadores de ancho en las fronteras con Francia se crearían decenas de fronteras interiores). Nada más exótico ni menos europeo que este —permítaseme llamarlo así— despropósito. Nuestra marcada vocación europea, en fin, no debe confundir el debate ni anteponerse a los intereses nacionales y peninsulares.

Aun a riesgo de afirmar algo insólito o incluso peregrino, provisionalmente sostengo que, puesto que no se dispone de una varita mágica que acabe con el problema, convirtiendo al instante toda la red peninsular y todo el parque móvil al ancho internacional, y puesto que es harto improbable que se dé marcha atrás con la línea Madrid-Sevilla (hoy por hoy es la única línea nueva con ancho internacional en la Península) integrándola en la red de ancho ibérico, tal vez sólo pueda aportarse sensatez intentando limitar en lo posible la extensión del ancho de vía internacional. La variante de Guadarrama ha sido concebida y debe seguir siendo defendida como un gran acceso, una línea principal, nueva y muy rápida, que se articule con la red férrea mediante líneas acondicionadas (Valladolid-Burgos-Vitoria, Venta de Baños-Palencia-León, Valladolid-Medina-Salamanca, Medina-Zamora) y éstas a su vez con otros proyectos y con el resto de líneas ordinarias mejoradas, “hacia las ciudades, fronteras y puertos”, como se decía en el XIX. Esta integración de las líneas de la red es fundamental para las relaciones ferroviarias y para ello es preciso contar con un mismo ancho de vía.

Lo que parece cada vez más una decisión sin vuelta atrás (el Ente Público Gestor de Infraestructuras prevé el ancho internacional para la variante de Guadarrama), la introducción del ancho de vía internacional en los ferrocarriles ibéricos —que es una decisión muy cara, arriesgada y poco debatida— puede procurar muy diversos efectos indeseados y conducir a la ruptura de la red si no se planifica convenientemente. Por ello, debería replantearse el estudio que realizó Renfe por encargo del Gobierno de la Nación hace diez años, puesto que emerge un posible nuevo escenario a valorar, consistente en unas pocas líneas de ancho internacional que deben insertarse a la vez en una red férrea de ancho ibérico y en la futura red transeuropea de gran velocidad ferroviaria. En cualquier caso, siendo éste un tema complejo y siempre discutible, es preciso un estudio detallado, un amplio y sereno debate, tanto técnico como político, un consenso y una planificación que resuelvan satisfactoriamente este problema, el cual, pudiendo parecer una mera discusión técnica, es en realidad un asunto de Estado.

Historia del proyecto de la variante de Guadarrama

Ya durante los años setenta se comenzó a pensar en una actuación sobre el tramo férreo Madrid-Ávila-Medina del Campo, ante la inminencia de una saturación de la línea, ya que el corredor Madrid-Villalba registraba un gran incremento del tráfico de cercanías (sobre las mismas vías que el tráfico regional, el de largo recorrido y el de mercancías) y el paso de montaña estaba en mal estado.

A finales de la década se redactó un proyecto para implantar la cuádruple vía entre Madrid y Las Zorreras (localidad entre Villalba de Guadarrama y El Escorial) lo que constituiría una primera fase, ya que la carencia de recursos no permitía la realización de un proyecto de mayor calado. En una segunda fase se contemplaba la construcción de una nueva línea desde Las Zorreras hasta un punto indeterminado

en dirección a Valladolid. Es lo que se llamó Variante de Las Zorreras o de Guadarrama, que tenía dos versiones: la denominada Guadarrama-Ávila, que enlazaría con la línea Madrid-Irún en Sanchidrián, y la llamada Guadarrama-Segovia, que utilizaría parte del trayecto Segovia-Medina (entre La Nava y Olmedo) y desde aquí iría hasta un punto medio entre Medina y Valladolid. En ambos casos, la travesía de la sierra se haría mediante un largo túnel en las proximidades del actual de Tablada, en el tramo Villalba-Segovia. El **Plan General de Ferrocarriles de 1981 (PGF)** incluyó esta idea entre sus previsiones infraestructurales (llamándola variante de Mingorría), pero sólo llegó a ser aprobado por Renfe, siendo del todo obviado con la primera legislatura con gobierno socialista.

Tras años de “olvido”, que realmente fue una crisis y un parón en las inversiones estatales en ferrocarriles, la aprobación en abril de 1987 del **Plan de Transporte Ferroviario 1987-2000 (PTF)** introduce cambios en la planificación de esta variante, ya que supone un volumen de inversión más importante a largo plazo. Esto permite planificar soluciones más ventajosas. En concreto, el PTF incluye entre sus propuestas de actuación la construcción del Nuevo Acceso al Norte-Noroeste (NAFNNO) —o variante de Guadarrama—, que estaría diseñado para 200 km/h e incluso, allí donde fuera posible, para 250 km/h.

Poco tiempo después, a la vista de la decisión del Gobierno de la Nación acerca de que el Nuevo Acceso Ferroviario a Andalucía (NAFA) —o variante de Brazatorras— habría de realizarse para la circulación de trenes de alta velocidad (expresión y concepto que no aparece en el PTF), se replanteó el proyecto del NAFNNO, adaptándolo también a las exigencias de las líneas de alta velocidad de aquél entonces.

Con estos nuevos condicionamientos, se plantea la opción de obviar el —hasta ese momento— punto fijo constituido por Villalba, al considerarse funcionalmente insuficientes las condiciones de una cuádruple vía con estándares de velocidad inferiores a los utilizados ya en esos momentos.

Renfe llevó a cabo los estudios, en colaboración con la Dirección General de Infraestructura del Ministerio de Transportes (MTTC), para definir la traza actualizada de la variante. La elaboración de un **Estudio de Alternativas** culminó en 1988 con la selección previa de cinco posibles trazas, que formulan diferentes soluciones para atravesar la cordillera: Guadarrama-Ávila, Guadarrama-Segovia, Navacerrada, Rascafría y La Peñota. Con el objetivo de optar por una de estas cinco alternativas se realizaron una serie de estudios de detalle, atendiendo especialmente al coste, tiempo de ejecución, interferencias con la línea actual, impacto ambiental, longitud total y tiempos de viaje previstos.

Las dos alternativas que se apoyan en el paso por Villalba (Guadarrama-Ávila y Guadarrama-Segovia) parece que presentaban elevados costes de ejecución por la dificultad de su trazado; de ahí que desde el primer momento estas soluciones estuviesen casi descartadas. En apoyo a estas variantes podría señalarse el importante ahorro que supone el hecho de que gran parte del trazado coincida con líneas ya

existentes. Así ocurre con la Guadarrama-Ávila entre Sanchidrián y Medina y con la Guadarrama-Segovia entre Santa María la Real de Nieva y Olmedo.

La variante de Navacerrada por su parte, a pesar de proporcionar una menor distancia kilométrica, contaba con escasas posibilidades, debido a la dificultad que entrañaba la travesía de la sierra de Guadarrama, con un túnel de gran longitud (17 km, entonces considerado un túnel excesivamente largo), poco favorable para la explotación en alta velocidad. Las dos variantes más orientales presentaban a este respecto soluciones más favorables, ya que atravesaban la sierra mediante dos túneles de unos 7 km cada uno. Así pues, las variantes de Rascafría y La Peñota eran las que mayores posibilidades tenían de ser elegidas ya desde el principio.

La opción se planteaba entonces entre Rascafría, más cara, con mayor perjuicio para el entorno, pero más corta y con menos tiempo de viaje, y La Peñota, más barata, con menor impacto ambiental, pero más larga. En esta última, sin embargo, el impacto ambiental era también severo ya que atravesaba espacios naturales de relevancia a lo largo de la sierra y en la Tierra de Pinares segoviana. Finalmente se optó por la variante de La Peñota.

Los municipios madrileños de la sierra, distintas instituciones y agrupaciones ecologistas y el propio gobierno regional madrileño se opusieron porque afectaba “a todas y cada una de las áreas naturales de interés, protegidas o no, con las que cuenta la Comunidad de Madrid: el monte de El Pardo, la zona de encajamientos del Manzanares, el Parque Regional de la Cuenca Alta y los valles de Bustarviejo y del Lozoya”. En lo que se refiere a Castilla y León también se produjeron alegaciones y manifestaciones contrarias al proyecto, sobresaliendo la Diputación Provincial de Segovia y el Ayuntamiento de Cuéllar.

El **Anteproyecto del NAFNNO** se elaboró durante 1988, iniciándose el período de información y consulta el 9 de enero de 1989. Y ahí terminó el proceso ¿por qué? Las alegaciones y la oposición encontradas fueron una justificación perfecta para su paralización, pero lo determinante fue el poco conocido, y antes mencionado, **Acuerdo del Consejo de Ministros del día 9 de diciembre de 1988**. En él se decidió, entre otras cosas no previstas en el PTF de un año antes, que tenía absoluta prioridad construir dos “líneas de alta velocidad” (Madrid-Sevilla y Madrid-Barcelona) con un ancho de vía, el ancho internacional, más estrecho que el existente en la Península Ibérica.

Desde aquel entonces y hasta 1992 todos los esfuerzos se orientaron hacia la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla (alargando la variante de Brazatortas, que comenzaba en Ciudad Real y terminaba en Córdoba). Durante estos cinco años, los defensores de la construcción de la variante de Guadarrama pusieron sus esperanzas en el llamado **Tronco común norte**. La traza de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona entre la capital y Zaragoza podía bien seguir el corredor natural de los ríos Henares y Jalón, o bien cruzar Somosierra para dirigirse hacia el valle del Ebro por la soriana Tierra de Ágreda. Esta segunda opción suponía que el tramo Madrid-Somosierra habría de comportarse como un tronco común de las

conexiones de Madrid con Zaragoza y con Valladolid en el caso de construirse esta última, de tal suerte que la construcción de la nueva línea a Zaragoza y Barcelona facilitaría la construcción de la de Valladolid. Sin embargo, en 1993 ya estaba claro que el tramo Madrid-Zaragoza habría de discurrir por el camino más corto, por Guadalajara y Calatayud. A partir de esta fecha, pues, deja de tener sentido el tronco común norte, a pesar de lo cual la Junta de Castilla y León siguió inexplicablemente estudiando sus posibilidades técnicas incluso varios años después.

Y también en 1993, se presenta el **Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 (PDI)**, donde se plantean las “actuaciones estructurantes” (líneas de alta velocidad y variantes) que definen la “red ferroviaria básica”. Aparece de nuevo la variante de Guadarrama en la planificación de infraestructuras, siempre con la pátina de actuación de primer nivel y con el sempiterno apoyo de la empresa Renfe, que la considera imprescindible para la rentabilización del ferrocarril en el norte.

En 1994 se crea el **Foro para el Impulso del Ferrocarril en el Cuadrante Noroeste de la Península Ibérica**, inicialmente creado por los sindicatos y las instituciones públicas de Valladolid y de la Comunidad Autónoma, convirtiéndose rápidamente en una plataforma plural con significativa presencia y predominio de los gobiernos de las comunidades autónomas del norte y noroeste españoles. Desde entonces, la variante de Guadarrama y otros proyectos ferroviarios son objeto de periódica solicitud pública y formal ante el Gobierno de la Nación. Sin embargo, una vez terminada la línea nueva de Madrid a Sevilla, durante toda la década de los noventa, buena parte de las inversiones ferroviarias se dedican al acondicionamiento para velocidades elevadas de la línea de Valencia a Barcelona y a la línea nueva de gran velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa. Un esfuerzo inversor que cierra de hecho las puertas a otros proyectos como el de la variante de Guadarrama. Es decir, a pesar de que el PDI incluye este proyecto en el grupo de actuaciones estructurantes (sin programación alguna), en realidad las prioridades de hecho, el gran volumen de las inversiones precisas y la escasez de recursos dedicados al ferrocarril lo relegan a un segundo orden, lo que explica el lento ritmo de trabajo en su propia definición.

Así, como consecuencia del PDI, en 1994 comienzan de nuevo los estudios de la variante ferroviaria, eso sí, descartando absolutamente los resultados de 1989: en junio de 1994 la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario, del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, aprobó una **Memoria-Resumen** (es decir, retrocediendo al estadio de estudios previos) que planteaba cuatro posibles corredores. La salida de Madrid podía discurrir por el valle del Jarama o por Colmenar Viejo, el paso de la divisoria de aguas podía realizarse bajo el puerto de La Peñota o bajo el de Somosierra y la traza hacia Valladolid tomaba el corredor del río Cega y la Tierra de Pinares.

Mas en 1995 la Diputación Provincial de Segovia presenta una propuesta de trazado que considera un nuevo corredor, cuyo elemento rector es la significativa novedad del paso de la línea por las proximidades de la ciudad segoviana, para lo cual

ésta debería discurrir por la cuenca alta del río Manzanares y embocarse en un túnel de unos veinte kilómetros. A la vista de esta nueva alternativa, la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario presentó una Memoria-Resumen Complementaria recogiendo lo que se vino a llamar quinta alternativa.

En este año de 1995 se terminó de redactar el **Plan de Infraestructuras Ferroviarias (PIF)**, que incluía también el proyecto en curso, pero no llegó a ser aprobado por el último gobierno socialista. Pero a pesar del PIF, el ritmo de trabajo en la concreción del proyecto es tan lento que hasta el 24 de diciembre de 1997 no se abre el período de información pública del **Estudio Informativo del NAFNNO**, aprobado técnicamente por la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento, que incluye la generación de nueve alternativas sobre la base de numerosos tramos que desarrollan las posibilidades de cinco itinerarios, su evaluación de impacto ambiental y la selección final de una de ellas.

Sólo uno de los cinco itinerarios cruzaría la sierra por Somosierra y el valle del Jarama (alternativa II), mientras que el resto lo haría bajo La Peñota, ya sea por Colmenar Viejo (alternativas I, III y VII) o por el valle del Jarama (alternativas IV, V, VI, VIII y IX), y sólo tres de las nueve alternativas (I, II y IV) evitarían pasar por la ciudad de Segovia. La longitud total de la variante estaría entre los 176 km de la alternativa más corta y los 201 de la más larga, con rampas máximas de quince milésimas y radios de curva en planta, con excepciones, de siete mil metros. El proceso de selección de alternativas concluye en la propuesta de la alternativa III, siguiendo criterios "ambientales y de rentabilidad".

Llama la atención que se descartaran en la primera fase del Estudio Informativo, sin mayor profundización, no ya las propuestas del movimiento ecologista (basadas en actuaciones de mejora del ferrocarril existente), lo que ya viene siendo desgraciadamente habitual, sino las del Gobierno de Madrid (túnel de base entre Soto del Real y La Granja, de entre 24 y 30 kilómetros) y de la Diputación Provincial y la Cámara de Comercio e Industria de Segovia (con un túnel de menor longitud pero atravesando un sector de uso compatible del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares).

En territorio madrileño podrían agruparse las nueve alternativas en dos corredores, los dos con dirección meridiana; el del río Jarama y el de Colmenar Viejo, para pasar la sierra por el tramo final de la fosa del Lozoya y por el puerto de La Peñota o de Somosierra. En territorio castellano-leonés, los corredores son variados, debiéndose distinguir entre las alternativas que disponen una estación en Segovia y las que discurren alejadas de la ciudad. El tramo final hacia Valladolid se plantea en casi todas las alternativas atravesando la Tierra de Pinares, por Samboal y Pedrajas.

Considero que tienen mucha importancia dos novedosos elementos introducidos en este Estudio Informativo. Por un lado, se incorpora una idea, fraguada paulatinamente en la mentalidad colectiva durante la segunda mitad de los años noventa,

consistente en que **la variante ferroviaria ineludiblemente habría de pasar por la ciudad de Segovia** y disponer de una nueva estación de paso. No hacerlo así levantaría el repudio generalizado en esta comunidad autónoma, y en su representación la propia Junta de Castilla y León. Y este planteamiento, finalmente triunfante como veremos, tiene una carga estratégica y de política territorial espectaculares, por cuanto rompe de alguna forma con la principal acusación que se hace a la “alta velocidad”, como sistema segregador e insolidario que sirve tan sólo a los intereses de las grandes metrópolis. Porque, con mucha razón, se ha dicho que el planteamiento de un sistema de gran velocidad basado en corredores, frente a la idea de una red integrada, serviría a un modelo territorial donde sólo son beneficiadas las mayores áreas metropolitanas, mientras que la realización de grandes proyectos al servicio de toda la red férrea y del sistema urbano existente se ve en la obligación de considerar a las pequeñas y medianas ciudades. En este sentido, frente a lo que se hace en Francia, el disponer la línea Madrid-Sevilla por Ciudad Real, Puertollano y Córdoba, la línea Madrid-Barcelona-Frontera francesa por Guadalajara, Calatayud, Zaragoza, Lérida, Reus-Tarragona, Gerona y Figueras, o la línea Madrid-Valladolid/Medina por Segovia son aciertos que consolidan la situación de las ciudades medias en un contexto confuso de redes transeuropeas.

Por otro lado, hay que señalar que la variante comienza en Madrid Chamartín pero no termina en Valladolid Campo Grande, sino en Viana de Cega. Diríase que se intenta evitar la discusión del controvertido y seguramente muy caro asunto del soterramiento o del desvío del ferrocarril en la ciudad, en un razonable intento de no mezclar problemas y hacer avanzar el proyecto. Y en cualquier caso ya se sabe entonces que la variante no llegaría a Valladolid por Mojados, Boecillo y Laguna para enlazar con el ferrocarril de Ariza, sino que conectaría con la línea general Madrid-Irún.

La alternativa finalmente propuesta como trazado general tenía dos posibilidades; pasando por Segovia y evitando Segovia. La primera era hartamente discutible porque intentaba compatibilizar lo imposible, al pasar por la ciudad segoviana y evitar las valiosas cuencas altas de los ríos Manzanares y Lozoya, dibujando una forzada traza que en la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Valladolid (ASVAFER) denominamos en su día “una cuerda en un bolso”, que además era compleja y contaba con 9 túneles que sumaban más de 33 km (el 1,76% de los 1892 km de traza). Y la segunda posibilidad se enfrentaba a los numerosos impactos ambientales identificados y hechos públicos por la propia Junta de Castilla y León: dehesas, encinares y enebrales del piedemonte segoviano, humedales de Cantalejo y Lastras de Cuéllar, extensos pinares a lo largo del corredor del río Cega, etc.

Ante las numerosísimas alegaciones, la endeblez de la propuesta, el escaso convencimiento ministerial en sus propias alternativas y, sobre todo, el rechazo del gobierno regional de Madrid y la escasez de recursos disponibles, pueden ayudar a comprender que el ministro de Fomento “retirara” las nueve alternativas a principios de marzo de 1998. Lo que en aquel momento parecen nuevas maniobras dilatorias, en realidad es un problema de conjugación de objetivos con actuaciones.

Porque, independientemente de su sustento técnico, las alegaciones, las manifestaciones y las protestas de plataformas sociales y ayuntamientos han tenido un efecto que no hemos de soslayar, contando además con el eco de los medios de comunicación social madrileños, que han convertido un asunto de calado nacional en un problema de las secciones de local. Así, frente a una oposición muy débil para otras grandes actuaciones infraestructurales, ha sido relativamente poderosa para ésta, y además muy heterogénea, puesto que tanto o más que el ecologista radical y el habitante del lugar, ha protestado el que disfruta de una vivienda secundaria en la sierra, a la que acude en su coche, para detestar una infraestructura que atenta contra su visión de lo que debe ser aquel medio.

A partir de este momento la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento comienza a recuperar ideas anteriormente descartadas y a generar nuevas propuestas, pasando por Segovia y evitando atravesar los espacios naturales (declarados o no) de la Sierra de Guadarrama, además de contar todas ellas con un túnel de base de una longitud entre los 17 km de la propuesta del corredor de Villalba de Guadarrama y los 28 km de la propuesta basada en la que presentó el Gobierno de Madrid. En cualquier caso, las nuevas alternativas proponen unos túneles muy largos, que supondrían seguramente unas costosas obras. Se está ante un dilema, pues se debe elegir entre dos tipos de propuesta: bien alguna de las alternativas con una aparentemente desproporcionada solución técnica, bien una alternativa que incluso dando rodeos presenta un elevado impacto ambiental. La disyuntiva no es fácil de resolver.

En este sentido, es evidente la divergencia entre la consideración que han tenido en el pasado reciente y la que tienen ahora la mayor parte de los ingenieros de caminos acerca de los túneles. Posiblemente, los túneles submarinos de Japón y La Mancha y sobre todo los proyectos y realidades europeos de túneles alpinos (túnel de Vereina, en Suiza, con 191 km) han tenido una influencia notoria, pero son probablemente más relevantes la capacidad de las grandes empresas de construcción, los avances en la tunelología española y las experiencias recientes en las nuevas líneas del Metro de Madrid. Así, mientras que hace apenas diez años se rechazaba o se evitaba acometer un túnel superior a 8 ó 10 km, actualmente buena parte de los técnicos "han perdido el respeto" a los túneles largos, como es el caso del propuesto en el Estudio Informativo de la variante ferroviaria de Pajares (túnel de 25 km) o el de las alternativas de túnel de base para Guadarrama, que pueden tener una longitud entre 17 y 31 km.

Muy oportunamente, ante el *impass* ministerial de marzo de 1998, **Renfe**, por propia iniciativa, aunque sin competencias en planificación de nuevas infraestructuras desde hace años, fragua una nueva propuesta que no sólo afecta al paso serrano sino que recupera la idea de aprovechar la traza de la actual línea cerrada Segovia-Medina. En efecto, esta interesante alternativa sale de Madrid Chamartín hacia Soto El Real por la traza que dibujaba la alternativa propuesta en el Estudio Informativo del invierno de 1997-98 (corredor de Colmenar Viejo), para dirigirse

mediante un túnel de 28 km hacia Segovia (línea pasante por Hontoria, a 4 kilómetros al sur de la ciudad, con posibilidad de enlazar con la estación terminal). A partir de Segovia se intenta aprovechar la línea férrea de Medina del Campo, aunque en el primer tramo es precisa una línea nueva que evite el eventual embalse de Bernardos, y una vez pasada Santa María la Real de Nieva por poniente se dispone en dirección a Nava de la Asunción y Olmedo. A partir de aquí habría dos posibilidades: bien bifurcarse pasado Olmedo en dirección Viana de Cega y Medina del Campo, bien bifurcarse a la altura de Pozal de Gallinas en dirección a Pozaldez y Medina del Campo. La segunda posibilidad exige prioridad en la adaptación a velocidad alta del tramo Medina del Campo-Valladolid. En ambos casos, el acceso a Medina se efectuaría por el norte con el fin de encaminar los trenes hacia Salamanca-frontera portuguesa o hacia Zamora-Orense-Vigo sin cambio de sentido de la marcha.

Con las nuevas y muy oportunas ideas y propuestas recién apuntadas, en mayo de 1998 la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes, del Ministerio de Fomento, decide realizar un nuevo Estudio Informativo, formalmente presentado como Estudio Complementario del realizado en 1997, en el que serán incorporadas al menos cuatro alternativas predeterminadas, contando para ello con un plazo de once meses. Estas cuatro alternativas son: la propuesta en el anterior Estudio Informativo, el corredor de Villalba de Guadarrama, la alternativa inicial de túnel largo propuesto por el Gobierno de Madrid y la alternativa modificada de túnel largo que aprovecha la línea Segovia-Medina.

En septiembre de 1998 el Consejo de Ministros atribuye al **Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF)** la construcción del nuevo acceso ferroviario norte-noroeste Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo (Segovia ya es oficialmente punto fijo). Y en octubre el GIF anuncia la licitación del proyecto y obra del nuevo acceso en su tramo Soto del Real-Segovia. Es decir, el GIF se adelanta sorprendentemente en el procedimiento, puesto que resuelve licitar a la vez proyecto y obra antes de que los ministerios de Fomento y Medio Ambiente hubieran aprobado definitivamente el Estudio Informativo. Además, no sólo se fracciona en cinco lotes la obra, sino que se plantea un sistema de adjudicación nuevo, por el que en primer lugar hay una precalificación de los grupos de empresas interesados en realizar el túnel.

Puesto que ya en 1998 era seguro que Segovia era punto fijo del trazado y puesto que las dificultades técnicas residían en el asunto del túnel, el Foro para el Impulso del Ferrocarril en el Cuadrante Noroeste propuso, y la Junta de Castilla y León y las instituciones segovianas defendieron, el desdoblamiento del estudio informativo en dos tramos: Madrid-Segovia y Segovia-Valladolid/Medina, con el fin de avanzar en la definición del proyecto y poder comenzar cuanto antes las obras.

Así, en marzo de 1999 se aprueba técnicamente el **Estudio Informativo Complementario del NAFNNO en su tramo Segovia-Valladolid** (firmado en diciembre de 1998 por Ineco, no por Inocsa, que había realizado el Estudio Informativo de

1997) y pasa a información pública. Fueron estudiadas tres opciones para el subtramo entre Olmedo y sus extremos hacia Medina del Campo y hacia Valladolid, siendo seleccionada la opción B, que enlaza con la línea Madrid-Irún en el entorno de Pozaldez en sentido Medina y entre Matapozuelos y Valdestillas en sentido Valladolid. La Junta participó en la definición de la traza, por lo que no hubo lugar para el enfrentamiento institucional. Tan sólo merecen mención dos pequeños problemas a resolver con estudios más detallados; el paso por Nava de la Asunción y la conexión con la línea Madrid-Irún en Matapozuelos.

El eje Segovia-Valladolid tendría 78,8 km de longitud, entre el km 9 de la línea clausurada Segovia-Medina y el km 227,5 de la línea Madrid-Irún, en Valdestillas, a casi 23 km al sur de Valladolid. La conexión a Medina del Campo nacería del km 68 del eje antedicho para enlazar, mediante un tramo de 7 km, en el km 216 de la línea Madrid-Irún, en Pozaldez, a unos 10 km al norte de Medina. De esta forma, entre Segovia y Valladolid habría una distancia de 106 km, que podría ser recorrida en 32 minutos, y entre Segovia y Medina habría 92 km, para los que podría emplearse 28 minutos.

El Ministerio de Fomento, en julio de 1999, inicia el proceso de información pública del **Estudio Informativo complementario del tramo Madrid-Segovia**. Tras los primeros epígrafes del estudio, que contemplaban tres corredores de trazado, uno de ellos fue desestimado (corredor de la carretera M-600, con origen en Madrid Atocha Mediodía), de tal forma que se han desarrollado cinco alternativas de trazado que corresponden a dos corredores: dos alternativas (Tablada y El Mostajo) en el corredor Villalba, o de la A-6, y tres alternativas (Valsaín, La Granja sur y La Granja norte) en el corredor de Soto del Real, o de la M-607. Este Estudio Informativo, frente a todos los anteriores, no selecciona una de las alternativas generadas.

El corredor de Villalba tiene la ventaja de que podría enlazar con la línea de Ávila, además de precisar de un túnel de menos de 20 km, si bien presenta problemas relevantes, como el paso por el Monte de El Pardo (que podría salvarse con un túnel de 16 km), la necesidad de diversas variantes locales que eviten las numerosas urbanizaciones y el paso por la llanada del pueblo de Guadarrama antes de acometer el túnel, por Tablada o por El Mostajo.

El corredor de Soto es más caro (entre 230.000 y 250.000 millones de pesetas), pues cuenta con una longitud total de túneles entre 37 y casi 40 km, al tener que discurrir bajo la Sierra de San Pedro y bajo la Sierra de Guadarrama (con un túnel de base con una longitud entre 228 y 276 km) pero es el que mejores tiempos de recorrido teórico ofrece (de 26 a 28 minutos entre Madrid y Segovia).

En octubre de 1999 la Junta de Castilla y León alegó la conveniencia de seleccionar alguna de las tres alternativas del corredor de Soto del Real, fundándose en el menor tiempo de viaje estimado en comparación con las alternativas del corredor de Villalba. Por el contrario, de nuevo el movimiento ecologista, la Coordinadora de Asociaciones de la Sierra de Madrid (*sic*) y bastantes ayuntamientos madrileños

se movilizan frente al proyecto. Según la prensa, la denominada Plataforma de Afectados por el Tren de Alta Velocidad Madrid-Segovia-Valladolid presenta alegaciones contra la construcción del nuevo ferrocarril y consigue cerca de cinco mil firmas.

En noviembre de 1999 se añaden al Estudio Informativo complementario dos subalternativas del corredor de Villalba de Guadarrama y, en febrero de 2000, el Ministerio de Fomento aprueba técnicamente **la alternativa de Valsain como trazado definitivo**, si bien aún se encuentra supeditada a la Declaración de Impacto Ambiental que emane del Ministerio de Medio Ambiente.

Al mismo tiempo, entre noviembre de 1999 y enero de 2000, el GIF adjudica los contratos de consultoría y asistencia técnicas para la redacción de los proyectos constructivos (proyecto y control de las obras de plataforma) de los 6 subtramos en que se ha dividido el tramo Segovia-Valladolid (o si se prefiere, Perogordo-Valdestillas). En febrero de 2000, el GIF decide, frente a la posibilidad de un solo túnel de gran sección y con velocidad tipo 200-250 km/h, la construcción de un túnel doble, con una galería de 85 m de diámetro para cada vía, además de un tercer túnel de servicio, de tal modo que se puedan desarrollar velocidades superiores a 300 km/h, lo cual no tiene precedentes en el mundo. Para ello cuenta con las cuatro uniones temporales de empresas que fueron seleccionadas para realizar proyecto y obra del túnel bajo la sierra de Guadarrama.

De esta forma, en abril de 2000, nos encontramos en un momento que parece resolver y dar salida franca a la cuestión planteada desde hace tantos años. Pero es un proyecto aún sin definir del todo, con unas previsiones de inversión en torno a los 320.000 millones de pesetas (230.000 para el Madrid-Segovia, de los cuales 180.000 corresponden al túnel de base de 26 km), y con unos plazos previstos de construcción de cinco años y medio sólo para la tunelación, pero que es muy probable que se alarguen, para todo el proyecto, durante el primer decenio del nuevo milenio.

Vemos, pues, el larguísimo período de formación de un macroyecto con indudables efectos positivos en el sistema ferroviario y en un vasto territorio peninsular e, indirectamente, en el espacio europeo. Pero, aunque puede sospecharse un claro balance favorable, se trata de unos efectos socioeconómicos, territoriales y urbanísticos aún poco estudiados en España; unos estudios que sin duda alguna deben ser fomentados.

Gran velocidad y territorio: un enigma por resolver

La mayor parte de las valoraciones sobre el sistema de gran velocidad ferroviaria insisten en su carácter rupturista, en la oportunidad estratégica para el sistema de transportes. Sin embargo, implantar el sistema de gran velocidad no es la única política posible, existen otras políticas ferroviarias en Europa. La gran velocidad

tiene evidentes virtudes y campos de actuación idóneos, pero también tiene claras limitaciones: necesidad de grandes frecuencias y gran número de viajeros, escasa competitividad por encima de 3 horas de trayecto, fronteras técnicas para las relaciones internacionales, elevados costes de construcción, rentabilidad económico-privada dudosa, mayor consumo de energía, mayor impacto ambiental, etc.

La experiencia demuestra que los proyectos de gran velocidad se plantean siempre en los ejes más consolidados de transporte, ya sea para atajar el problema de las grandes demandas de tráfico, ya sea para resolver problemas de capacidad de los medios existentes, ya sea para recuperar la demanda ferroviaria reduciendo los costes temporales del transporte. El caso de la variante de Guadarrama responde a los dos últimos escenarios, mientras que el de la línea Madrid-Barcelona que se está construyendo responde a los dos primeros.

Las líneas de gran velocidad pueden tener la virtud, como cualquier línea nueva, de relanzar el transporte ferroviario, pero por su naturaleza de gran y novedosa actuación es muy difícil inferir sus efectos a largo plazo. Los efectos territoriales y socioeconómicos de la implantación y funcionamiento de las líneas de gran velocidad son muy poco conocidos, existiendo hipótesis muy diversas.

Efectos territoriales de la gran velocidad ferroviaria: los expertos se plantean la cuestión de si la gran velocidad es el instrumento para una nueva organización del territorio. Todos asumen que es un elemento organizador del espacio geográfico, pero el alcance y la valoración de los efectos son asuntos polémicos y poco estudiados.

Por un lado, es indudable que se producen cambios importantes en las accesibilidades relativas. La disposición de la nueva línea puede seguir o no un eje de desarrollo regional, o puede modificar o no el itinerario. La modificación del itinerario entre dos ciudades supone una serie de amenazas para el itinerario anterior. El Tren de Gran Velocidad o TGV (o AVE si se quiere) acerca a los principales centros económicos entre sí, es un **factor de desenclavamiento**. Dado que la accesibilidad es una condición para el desarrollo, las ciudades comunicadas por la gran velocidad tienen una "ventaja competitiva".

Los puntos de parada de la nueva línea pueden transformar el dinamismo de las ciudades seleccionadas. Por el contrario, quedar al margen de una línea de gran velocidad puede tener efectos diversos. Se trata de estudiar los condicionantes de cada supuesto: "satelización" o marginación. Esto es una pequeña parte del debate acerca de la conveniencia o no de que la variante de Guadarrama pase por una u otra ciudad: mientras Segovia corre el riesgo de convertirse en una ciudad dormitorio, Ávila perderá su posición en la red principal. Todo ello podría tener repercusiones en el dinamismo de las ciudades, modificando incluso la jerarquía urbana.

Pero la clave de las posibles nuevas características espaciales inducidas por una futura red de gran velocidad reside en la concepción del territorio como el espacio explotado por la **red de grandes ciudades**.

En este sentido, la gran velocidad tiene unos efectos desequilibrantes, porque puede plasmarse mediante un **efecto de contraste**; el acercamiento de una ciudad a una gran metrópoli beneficiaría en principio a la urbe más desarrollada. Sin embargo, según los estudios sobre la experiencia del TGV-Sudeste no se ha cumplido ninguno de los discursos contrapuestos en este sentido: ni el optimista (efecto de difusión automática de actividad) ni el pesimista (efecto polarizador, tal como ocurrió en Tokio-Osaka). Pero la relación entre Lyon y París en nada se parece a la relación entre Valladolid y Madrid (no digamos entre Segovia y Madrid).

Las grandes inversiones en gran velocidad suelen hacerse allí donde el **efecto de masificación** es mayor, en los grandes ejes de transporte. Este efecto de concentración es menos desequilibrador o incluso favorecedor si la red de gran velocidad es **compatible** con la normal, tal como ocurre en otros países, donde los TGV circulan indistintamente por una u otra (en España no es así debido al diferente ancho de vía utilizado). Los cambios en la malla ferroviaria son evidentes; los itinerarios del ferrocarril ordinario ven modificado su papel en el sistema de transporte cuando la gran velocidad canaliza los flujos por otro itinerario, de forma que los servicios regionales quedan desfavorecidos porque no pueden aprovechar la línea y porque pierden parte de los viajeros por su causa.

Así, el espacio resulta más polarizado, favoreciendo claramente a las ciudades importantes, que son centros de atracción de los nodos logísticos, a menos que una **política territorial** se anteponga a la de transporte, como está ocurriendo en España. Así se entiende que la nueva línea Madrid-Sevilla pase por Ciudad Real, Puertollano y Córdoba, que la nueva línea Madrid-Barcelona-Frontera francesa pase por Guadalajara, Calatayud, Zaragoza, Lérida, Reus-Tarragona, Gerona y Figueras, y que la variante de Guadarrama se dirija a Valladolid y a Medina del Campo pasando por Segovia aun a costa de un gran túnel de base. De no ser así, la gran velocidad induce un espacio más discontinuo y dual; el resultado del **efecto túnel**, que impacta e ignora el medio que atraviesa. Dicho de otra forma —más radical pero no menos cierta—, la gran velocidad no confiere accesibilidad al territorio, sino a las grandes urbes; el TGV no tiene parada en la inmensa mayoría de los lugares por donde pasa, es un modo super-especializado.

Variaciones importantes en la movilidad: la competitividad del sistema de gran velocidad es enorme frente a todos los modos de transporte, modificando radicalmente la estructura modal, a lo que debe añadirse un importante **efecto clientela**, es decir, la movilidad inducida u originada por el propio servicio.

Ha de apreciarse que la velocidad comercial máxima entre Madrid y Sevilla está normalmente en los 207 km/h pudiendo alcanzar los 220 km/h, de tal suerte que los tiempos de viaje desde que se llega a la estación de partida hasta que se sale de la estación de destino son mínimos y el confort es óptimo.

Se trata, en su mayor parte, de unos movimientos relacionados con el trabajo y el ocio. Las facilidades para realizar un viaje rápido y cómodo inducen a las empresas a realizar operaciones “cara a cara” en vez de servirse de las telecomunicacio-

nes, permiten realizar viajes de ida y vuelta en el mismo día y favorecen la propia decisión de desplazarse. Esto se ha comprobado en todos los casos existentes en el mundo, también en la línea Madrid-Sevilla.

Efectos estructurales sobre la actividad económica: gran parte de la justificación de la implantación de la gran velocidad descansa en supuestos beneficios de desarrollo regional. Pero los beneficios observados en el sector servicios para el TGV-Sudeste no parece que puedan ser considerados como argumento de peso en las decisiones de invertir en gran velocidad.

El efecto dinamizador de la gran velocidad desborda la estricta función de transportar. El TGV es un **argumento publicitario**, es un elemento que aporta calidad, tiene tirón en la imagen de la ciudad (proyectos urbanos) o en la de las empresas en general. Por ello, se podría pensar que el ferrocarril de gran velocidad mejora las condiciones de las actividades turísticas, en el sector inmobiliario e incluso en la localización de empresas.

Según la experiencia francesa y también por los estudios iniciados —y no continuados— en España a iniciativa ministerial, podría afirmarse que se trata de un **efecto difuso en cuanto a dinamización económica**. Entre los factores que influyen en las nuevas localizaciones empresariales, parece ser que la evolución del sector tiene mucho más peso que la de los medios de transporte siempre que la accesibilidad sea relativamente buena.

En cuanto al desarrollo de las actividades turísticas, el TGV parece ser que ha relanzado o ha consolidado el turismo en aquellos sitios con atractivo reputado. Además, forma parte de numerosos paquetes turísticos y potencia la capacidad del turismo de congresos y reuniones, que precisa de relaciones rápidas como las del TGV. En general se considera que la mejora sensible de la accesibilidad es una potencialidad para el desarrollo de las actividades turísticas.

Por último, las modificaciones urbanísticas tienen consecuencias más tenues de lo que se pensaba. Se crean lugares de actividad económica junto a las estaciones, acondicionados a menudo para terciario e industria avanzada, pero se registra una lentitud inesperada en alcanzar el pleno funcionamiento. Pero el mercado inmobiliario sí parece que se ve enormemente modificado, siendo los aumentos de los precios del suelo los cambios más relevantes.

La necesidad de modernización del ferrocarril, con o sin gran velocidad: las líneas de gran velocidad no supondrán nunca por sí solas la mejora del ferrocarril, a pesar de que se diga lo contrario desde diversas instancias. La modernización de la red debe basarse indefectiblemente en la importante mejora del ferrocarril ordinario, conjugando los objetivos basados tanto en unas grandes velocidades máximas como en la elevación de las velocidades mínimas de circulación.

Si se considera la necesidad del ahorro de tiempo de recorrido en un itinerario completo, la actuación puede realizarse bien eliminando las limitaciones de velocidad, bien actuando en los tramos más rápidos. Téngase en cuenta que pasar de 60

a 65 km/h tiene el mismo resultado que pasar de 160 a 200 km/h (45 segundos de ganancia en cada kilómetro). Para que el ferrocarril sea más rápido, lo primero que hay que hacer es **actuar sobre los tramos más lentos**. Además, si estos tramos se encuentran entre ciudades medias como las de Castilla y León, las ganancias no son sólo para el itinerario completo sino especialmente para las relaciones regionales. En una red con frecuentes tramos lentos, o limitaciones parciales de velocidad, tiene una enorme relevancia actuar en ellos. Su relación con estructuras constructivas o con difícil orografía no quiere decir que necesariamente la actuación sea, en comparación, más cara; téngase presente que en los tramos rápidos se exige una fuerte inversión puesto que es preciso incrementar mucho más la velocidad para obtener el mismo resultado en tiempo. La adecuación de los tramos más rápidos de la región (160 km/h) para una velocidad de 200 km/h o más, en primera instancia permite que sean tan sólo los trenes más modernos y rápidos los que lo aprovechen, u obliga a la sustitución del material móvil. Este tipo de inversión sólo tendría sentido en los grandes ejes de la red ferroviaria básica (PDI). Existen, en fin, multitud de matizaciones a lo expuesto, pero en todo caso está claro que no se puede afirmar *a priori* que la actuación en los tramos rápidos sea más económica.

Por último, debe anotarse que existe material móvil idóneo para la circulación en trazados sinuosos, como el Talgo pendular u otros trenes con sistemas de basculación, que suelen presentar unas velocidades comerciales muy superiores a las del material normal en los itinerarios de traza más difícil. La modernización de las líneas férreas ya existentes y la explotación de nuevas tecnologías en el material rodante es una solución que no debe ser desdeñada. Es la opción que se está adoptando en países tan diversos como Suecia, Gran Bretaña, Suiza o Estados Unidos.

La ciudad de Segovia y la nueva traza férrea

El hecho de que la ciudad de Segovia cuente con una estación en la futura Variante de Guadarrama es, como hemos expuesto, un fenómeno reciente y relevante. Reciente porque sólo desde 1998 pasó a ser considerada punto fijo de la línea proyectada, y relevante porque el sistema de gran velocidad español se adapta al sistema de ciudades y no al revés, incorporando en la red a las ciudades medias y pequeñas.

La estación actual de Segovia es una de las pocas estaciones españolas que, correspondiendo a una localidad interior y de paso, no es pasante sino término. El ferrocarril llegó tarde a Segovia y fue insatisfactoriamente resuelto tanto desde un punto de vista funcional como urbanístico. Desde que alrededor de 1860 se inauguraran los primeros ferrocarriles de la región, bastantes pueblos y ciudades permanecieron alejados del nuevo sistema de transporte, entre los que sobresalió el aislamiento de Segovia. En 1884 (24 años después que Ávila) se inauguró la línea Segovia-Medina, y cuatro años más tarde la línea Segovia-Villalba, concebidas por separado y obviando la conveniencia de ser planteadas como un sólo itinerario, lo

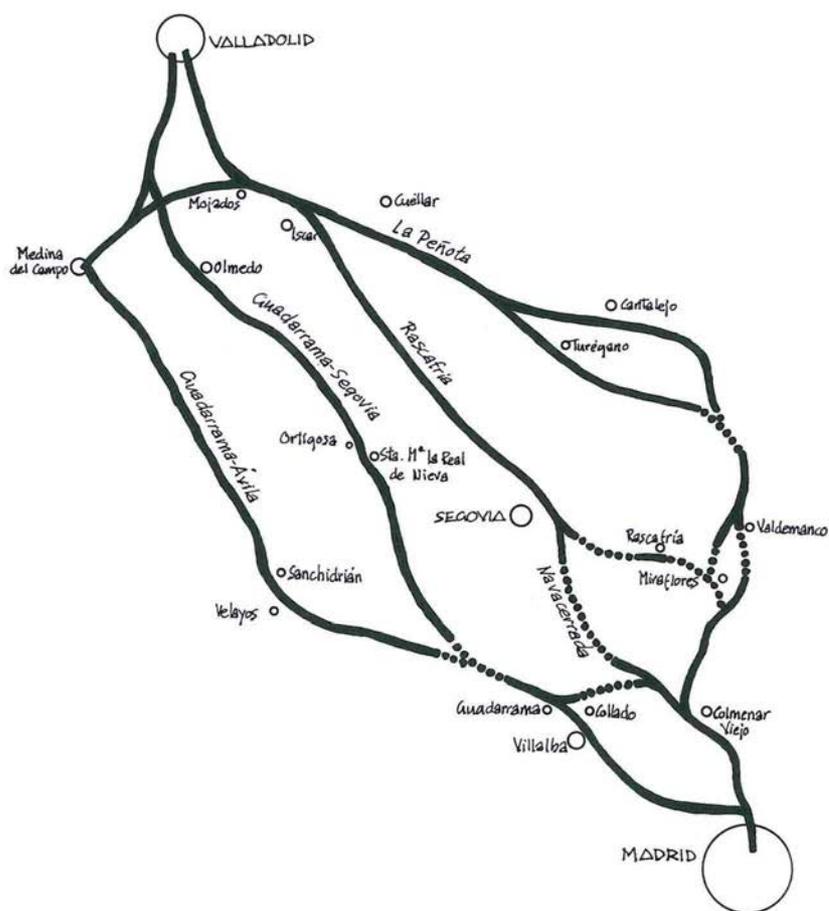
que explica en cierto modo la estación terminal en el borde urbano (por cierto, con el edificio de viajeros dispuesto en forma lateral, no frontal).

Se trata de una línea férrea problemática, con un perfil vertical duro a su paso por la Sierra de Guadarrama, que sólo permite velocidades máximas entre 85 y 95 km/h. La vía asciende desde los 874 metros de altitud de Villalba hasta la cota máxima de 1.304 metros con rampas entre 14 y 20 milésimas durante 30 kilómetros. Desde la cota máxima hasta Segovia (1008 metros) las rampas son de 16 y 18 milésimas, con un pequeño tramo de 22 milésimas. Fue preciso construir un túnel de altura o de pico, denominado de Guadarrama, con 2.380 metros de longitud. Unas características topográficas y de traza, pues, bastantes duras. A esto hay que añadir que la propia disposición de la estación de Segovia como instalación terminal obliga a marchar en retroceso y perjudica la continuidad del itinerario alternativo de Collado-Villalba a Medina del Campo. Por otro lado, la debilidad de los tráficos motivó a principios de los noventa la clausura del Segovia-Medina, mientras que en el Segovia-Madrid se mantienen exclusivamente tráficos de trenes regionales cadenciados con los de cercanías de Madrid, si bien su eficacia es reducida.

Debido a contar con una estación término ubicada en una vaguada e "incrustada" en la ciudad, todos los estudios que se han realizado para la variante de Guadarrama y que han tenido a Segovia como punto de paso han tenido que disponer una nueva **estación pasante**, más o menos ajena a la existente. Durante muchos años, todas las propuestas alcanzaban Segovia por levante, pero a raíz del fracaso del Estudio Informativo de diciembre de 1997, en marzo de 1998 Renfe presenta al Ministerio de Fomento unos estudios que configuran una nueva alternativa de acceso ferroviario y que alcanzan Segovia por poniente. A partir de entonces todas las propuestas han tenido por punto fijo algún lugar al suroeste de la ciudad castellana.

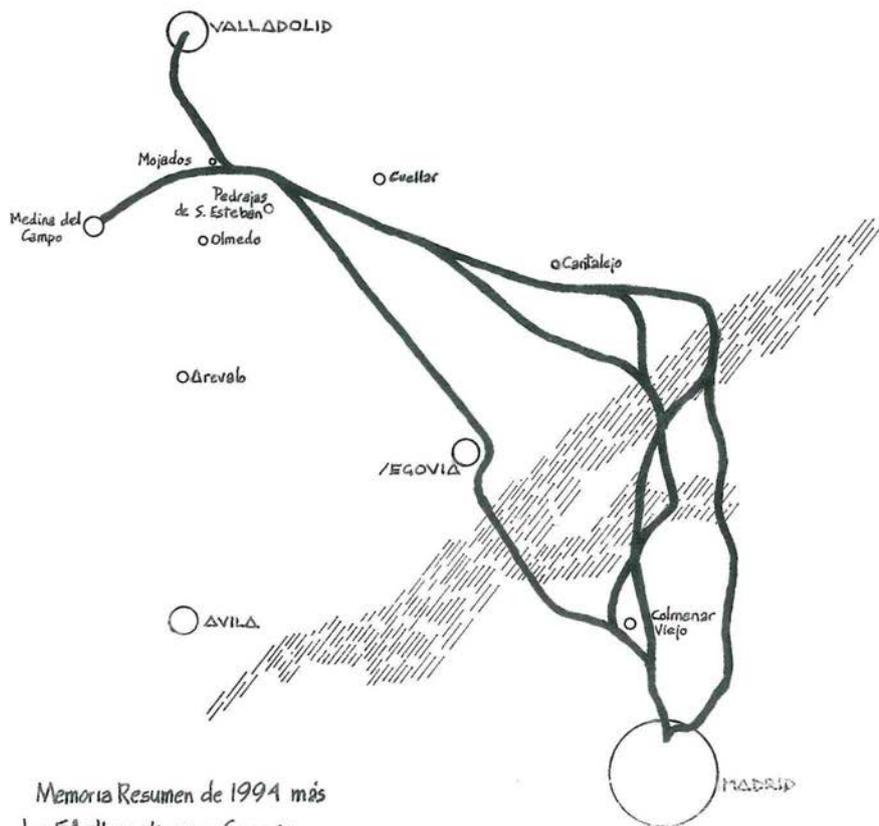
En efecto, hasta la propuesta de Renfe, las alternativas existentes se acercaban a Segovia por el noreste, sector que tiene mejores características topográficas, que dispone de más espacio y que puede compatibilizarse bastante bien con proyectos como la circunvalación de la ciudad y con ciertas expectativas sobre potenciales espacios industriales y residenciales de la periferia segoviana. Pero Renfe partió de otras consideraciones tales como: a) la construcción de un túnel de base entre Soto del Real y algún lugar al sur o sureste de la ciudad; b) el aprovechamiento del definitivamente clausurado corredor ferroviario entre Segovia y Medina del Campo allí donde fuera posible, y c) la ubicación de una nueva estación pasante a unos pocos kilómetros de la ciudad, al suroeste de la estación existente, lo que permitiría establecer enlaces y mejorar el sistema ferroviario. Así, la localización de la **nueva estación a poniente** de Hontoria responde perfectamente a estos condicionantes y considera secundarios otros, como pueden ser las estructuras y obras precisas para salvar los desniveles o las medidas necesarias para minimizar impactos en un espacio valioso, lo cual se deja para ser resuelto en el proyecto constructivo.

Si obviamos los seguros beneficios, uno de los riesgos que se ciernen con la definición de cualquier nuevo trayecto de gran velocidad ferroviaria es su desvinculación de los centros intermedios (en un trayecto como el de Madrid-Valladolid debe haber una o ninguna parada intermedia) y el impacto negativo sobre la red en servicio. Así, municipios por los que la variante de Guadarrama pasará, como por ejemplo Coca o Olmedo, no gozarán de ningún modo de los beneficios de una nueva infraestructura a pesar de sufrir sus inconvenientes. Por otro lado, Arévalo y Ávila se verían sin duda afectadas por la canalización de los trenes rápidos por el nuevo corredor. Sin embargo, para Valladolid, Palencia, León, Burgos, etc., va a implicar una mayor proximidad con una gran urbe como Madrid (con el posible impacto indeterminado en el desarrollo de economías locales asociadas a servicios y producción más avanzados). Y el caso de Segovia es peculiar: estará conectada por ferrocarril con las ciudades de Castilla y León y sobre todo con Madrid sin competencia alguna (**anulación del efecto barrera** de la Cordillera Central mediante un túnel de base). Es la mejor justificación para organizar un sistema de trenes regionales que pueda aprovechar la nueva inversión (lo que en la prensa llaman tren de velocidad alta o tren veloz), máxime teniendo en cuenta que buena parte de los TGV de grandes relaciones con origen o destino en Madrid no pararán en Segovia.

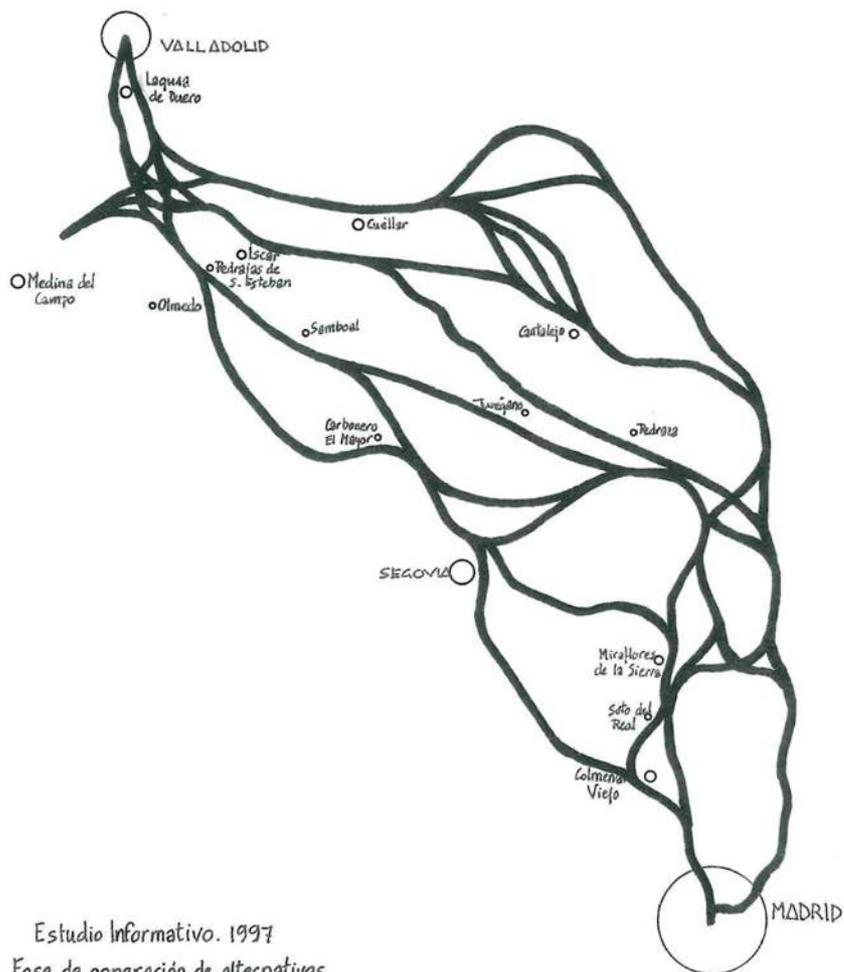


Estudio de alternativas, 1908

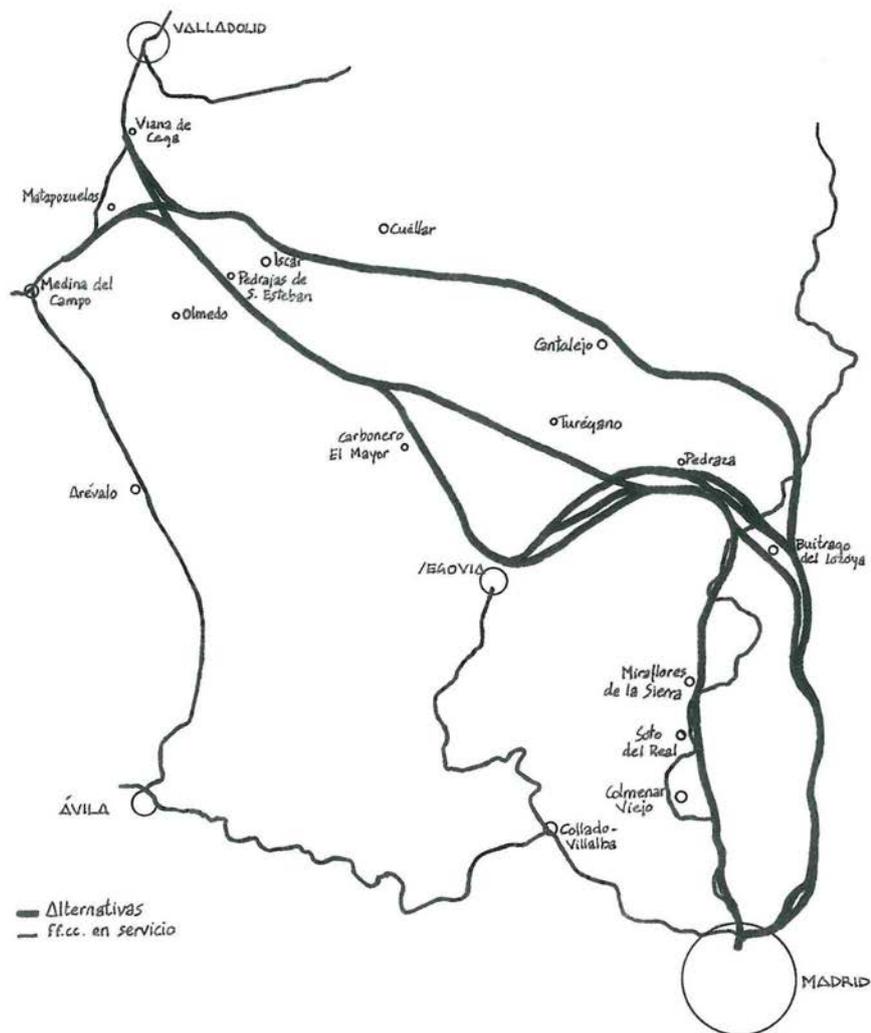
5 alternativas por 4 puertos diferentes:
 Guadarrama, Navacerrada, Rascacria y La Peñota



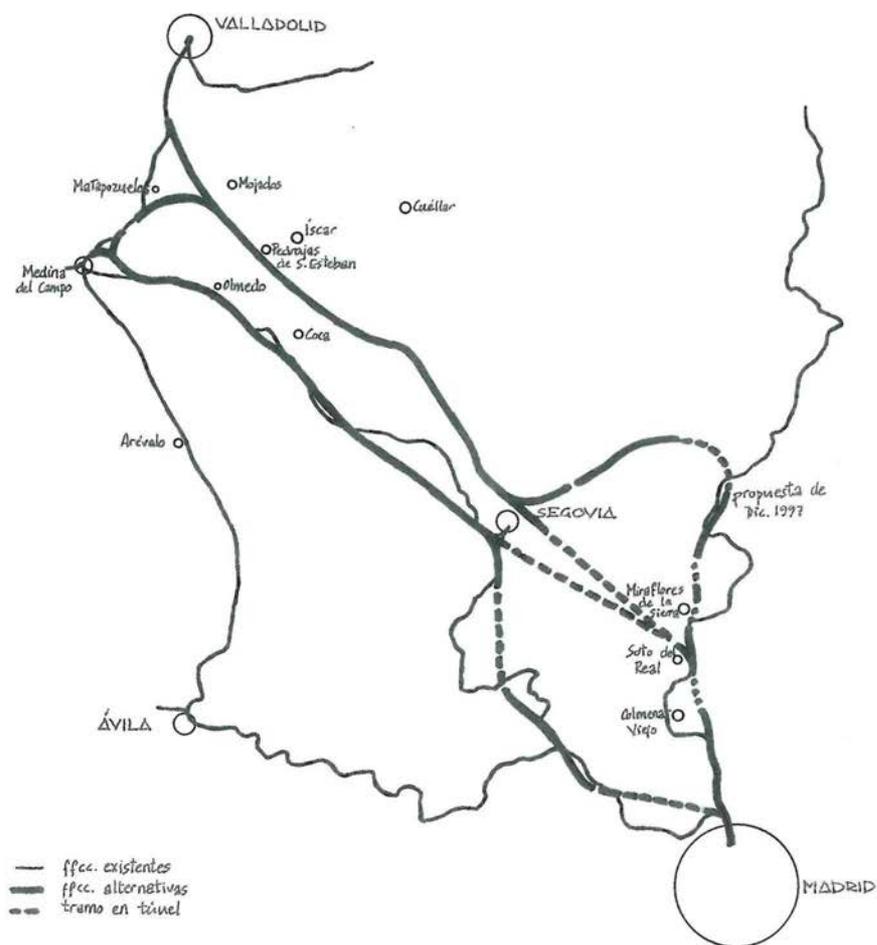
Memoria Resumen de 1994 más
La 5ª alternativa por Segovia



Estudio Informativo. 1997
 Fase de generación de alternativas
 Estudio de alternativas a E: 1/25.000

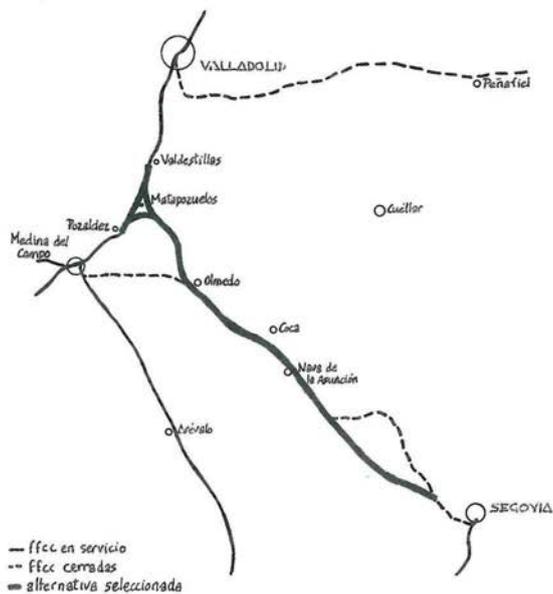


Estudio Informativo. (Dic. 1997)
 Fase de selección: 9 alternativas. E: 1/5.000

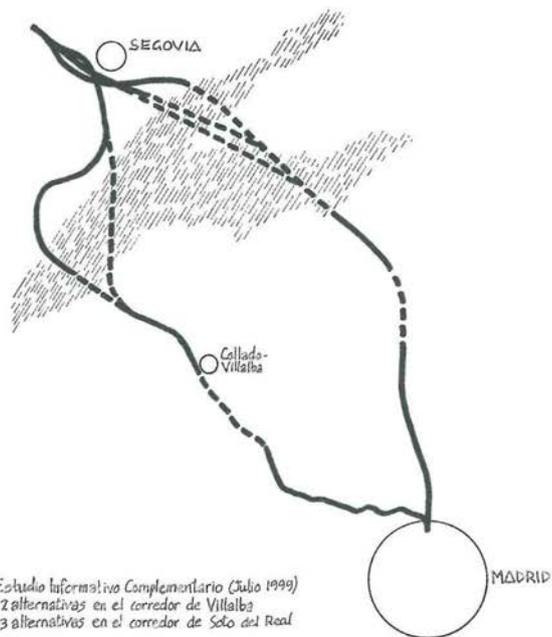


Estudios Complementarios, 1998

(Comparación de la alternativa propuesta en el Estudio Informativo de Dic. 1997 y otras alternativas basadas en un túnel de base)



Estudio Informativo Complementario, Marzo 1999



PROYECTOS URBANOS RECIENTES EN CIUDADES ESPAÑOLAS⁺

Gregorio Vázquez Justel*

Los **objetivos** de esta tema, directamente relacionados en su enfoque con las premisas y planteamientos enunciados en las recién celebradas Jornadas de Estudio sobre *Ventajas Urbanas y Competitividad entre ciudades*, organizadas por el Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid, buscaban mostrar una serie de aspectos del debate disciplinar actual, basados en experiencias de intervención urbana ya desarrolladas.

La reflexión y el comentario crítico apoyado sobre propuestas y realizaciones concretas recientes de ciudades españolas, relativamente conocidas y “publicitadas” desde las imperantes estrategias del “marketing” urbano y el mundo disciplinar, pueden servir para centrar algunas de las tendencias y procesos contemporáneos sobre la ciudad.

Ejemplos de Madrid, Barcelona, Valencia, San Sebastián, Santiago de Compostela y Bilbao, con diferentes momentos, escalas, calidad de resultados e implicaciones globales en el sistema de la ciudad, nos ayudaron mediante una lectura comparativa a iluminar algunas “tendencias” y políticas urbanísticas.

Proyecto urbano y estrategias de marketing urbano podría ser el epígrafe bajo el cual desarrollar el argumento de la exposición, con un enfoque que plantee la reflexión sobre la situación disciplinar de la planificación urbana, a partir del intento de centrar las preguntas o cuestiones de debate, más que exponer el muestrario o abanico de soluciones realizadas, tanto desde el estatuto teórico como

⁺ Texto presentado para el “Curso de Doctorado: Ciudad, Territorio y Patrimonio”, Universidad Iberoamericana, Golfo Centro, Puebla, México.

* Arquitecto-urbanista, miembro del Instituto Universitario de Urbanística de Valladolid.

desde la ejecución real. La base de partida para comenzar a enunciar interrogantes, será la visión comentada de numerosas realizaciones y proyectos urbanos concretos, planteados o ya ejecutados en distintas ciudades españolas, en las dos últimas décadas.

Entre las primeras consideraciones conviene comentar el importante cambio evolutivo en la concepción de la ciudad y en su enfoque planificador, que se hace evidente entre la década de los 80 y la de los 90.

Los casos concretos en planes y proyectos realizados de Madrid o Barcelona, ejemplifican claramente estos procesos de transformación en la manera de pensar y planificar la intervención urbana.

El marco en el que se insertan los proyectos urbanos que veremos es el que responde, al menos en los casos más recientes, a un enfoque que podemos etiquetar genéricamente de **planificación estratégica** y aquí convendrá empezar a distinguir entre aquellos que suponen simplemente grandes actuaciones arquitectónicas o proyectos de gran escala en la ciudad, de aquellas otras intervenciones integradas dentro de un sistema de planificación más amplio, por repercusión o por ambiciones, dentro del conjunto urbano y territorial.

Estas propuestas españolas que comentaremos, se enmarcan en un *contexto europeo* con múltiples ejemplos, algunos tan difundidos como el Cuadrante Verona, 1988, los de Montpellier, Florencia o el P.E. de Barcelona, 1990, que han colaborado sin duda positivamente en los resultados tangibles de transformación y mejora de dichas ciudades, no son ni los únicos instrumentos de Planeamiento "responsables" en dichos logros, ni paradigmáticos de la casuística de ciudades europeas, medias y de gran escala, que han elaborado y puesto en práctica tales mecanismos de Planificación.

Estos Proyectos Estratégicos tienen sus antecedentes más directos en la década anterior de los 80, en toda una generación de propuestas sobre áreas de transformación de la ciudad existente. Difundidos en múltiples publicaciones, los proyectos sobre *vacíos urbanos* ligados a las transformaciones de extensas áreas de antiguas industrias o importantes infraestructuras —las *area dismesse* de la terminología urbanística italiana—, han sido tema recurrente de las políticas de intervención recientes. El concurso internacional de la Bicocca para la fábrica Pirelli, o la zona ferroviaria de la Bovisa, en Milán; la Giudecca de Venecia; la Renault en París; los Docklands o la operación en King-Cross, en Londres; la Fiat en Florencia; el puerto de Rotterdam o el de Barcelona; el Gran Puerto de Bilbao, con una lógica de intervención de ámbito territorial, son algunos entre los proyectos más destacados planteados en la década pasada, con desigual fortuna, conviene subrayar, en su desarrollo urbanístico.

Otras experiencias muy conocidas de transformación urbana, que apoyadas en la idea de **Plan Fragmentarista** pero al margen de las más emblemáticas actuaciones de la Ciudad del Poder —*Grands Travaux* en París, Olimpiadas del 92 en Barcelo-

na o magnos Proyectos para el Berlín de la Reunificación o el Londres del Millennium...—, han surgido como importantes operaciones inmobiliarias especulativas, de carácter selectivo, en muchas de las grandes ciudades europeas —Milano II, Defense, Canary Warf, Fiat-Novoli,...—.

Igualmente, los múltiples proyectos de nuevas áreas de ciudad con un carácter de *downtowns* financieras a la americana, que han desarrollado ciudades europeas con una tradición urbana y un carácter tan marcados, como Francfort, Lisboa, Dublín o Groningen, dentro de la última generación de Planes Estratégicos, nos lleva a cuestionarnos profundamente, entre otros aspectos, la capacidad de unos instrumentos de producción de ciudad que, en aras de la idea exclusiva de competitividad, y apoyados en la homogeneización de las tendencias sociales y culturales que promueve la globalización económica, muestran un manifiesto desinterés por las cuestiones de forma urbana, en las que sin duda reside una parte sustancial de la identidad ciudadana.

“La ciudad, en esta última década, se ha identificado, cada vez más con una entidad espacial dispuesta a competir, lo que ha implicado que la posible *planificación* de la misma pasaba, necesariamente, por dotarla y asignarla, previamente, como *sede* de algún tipo de acontecimiento cultural, político o económico. Son estos acontecimientos que incorporan a las ciudades, a las que les ha sido asignadas dichas ventajas, a un circuito que las diferencia, cada vez más, del resto de aquellas otras que no tienen ninguna posibilidad de expresarse en la medida en que se ven privadas de dichos acontecimientos. De esta forma, la *planificación urbanística* tiende a reducirse, cada vez más, a la ordenación del espacio en función de un acto cultural, político o económico programado, cubriendo bajo mínimos las necesidades básicas, urbanísticamente hablando, de la población que habita en las ciudades. Algo más evidente en las grandes ciudades” (Del programa de difusión de las referidas Jornadas sobre *Ventajas Urbanas y Competitividad entre ciudades*).

Cuestiones en torno al concepto de desarrollo urbano que amplían la lógica de la estricta competitividad económica —entendida tantas veces en clave únicamente de crecimiento de la riqueza, sin atención a los aspectos complementarios y sustanciales de la cohesión social y la calidad ambiental—, para atender a todos los aspectos de incidencia en la cualificación y mejora de las condiciones reales de vida de los habitantes, merecen recordatorios orientados hacia la planificación urbanística cotidiana.

Del “cementerio de estrategias” al “escenario de actuaciones”, propio de la **cultura espectacularizada** que triunfa hegemónica, sobrepasando las certeras y sombrías predicciones que ya Guy Debord y los situacionistas preconizaron. La “sociedad del espectáculo” encuentra en la utilización aplicada de la “planificación estratégica” una utilísima herramienta política, de elevado rendimiento inmediato —electoral—, como alternativa a ciertas crisis de gobernabilidad o representatividad presentes.

De una concepción *moderna* de la ciudad, entendida como laboratorio de cambios sociales, culturales y económicos, deudora, aún en su obstinada negación, de rela-

tivas nostalgias por la forma urbis, pero garante a través de la planificación desde instancias públicas de los intereses de la sociedad civil, se ha pasado a preconizar, desde una malentendida cultura del pacto, la proyectación circunstancial, atenta a la capacidad de maniobra y la eficacia de los operadores privados —*developers*—, como únicos catalizadores en la orientación de los procesos urbanos.

Pasando por las visiones fragmentaristas tan bien avenidas con la actuación estratégica sobre la ciudad, que la disciplina asumió rápidamente en la décadas pasadas —los enunciados rampantes de la postmodernidad débil y la crisis de los grandes metadiscursos como río revuelto de fáciles ganancias, tan exitosos en la práctica arquitectónica como en la proyectación de la ciudad—, la situación presente de la Planificación urbana se impregna de la visión empresarial, que con mayores o menores dosis de control o intervención públicos, no puede dejar de olvidar el arbitraje definitivo del **mercado**.

Sin pretender aquí plantear un balance de las tendencias y posiciones de la cultura disciplinar, sí nos permitimos resumir que escora entre la complementariedad de las actuaciones estratégicas junto a la planificación llamada general o reguladora —planes a distintas *velocidades*, versiones de *community planning*, ámbitos de *flexibilidad programada*— a la dominancia absoluta del “marketing planning” en una lógica de eficiencia economicista que consagra la idea de **ciudad-mercancía**, utilizada por el ciudadano-consumidor.

Ciudad que se gestiona como una empresa y que produce espectáculo, en una cultura de la representación —dominante en la vida social, política y cultural— en la que el papel de la planificación urbanística es relegado con carácter instrumental, a la legitimación técnica y cultural de las estrategias económicas que realmente están decidiendo los procesos de transformación urbana.

La ciudad como **parque temático** —entre el escenario de oportunidades y el parque de atracciones—, en el que los diversos “acontecimientos” que surgen o se fomentan, subrayan la condición aislada y fragmentaria de lugares, espacios o edificios, respecto al continuo urbano y donde la necesidad primordial pasa a ser la comunicación entre esos nodos, de ahí la importancia asignada a las redes —de infraestructuras y comunicaciones—, en las nuevas concepciones de la ordenación del territorio y de lo urbano. La primacía de la conectividad entre lugares y funciones asociadas a los mismos, entre áreas concretas dentro de la estructura urbana y entre núcleos urbanos dentro del sistema territorial, aparece como resultado de una búsqueda a ultranza de la eficacia del sistema —basada principalmente en la optimización de las comunicaciones y de la movilidad—, presidida por la lógica imperante de la competitividad.

La **competitividad** entre regiones y ciudades, que si bien nos llevaría a la competencia, en su versión cualitativa, acaba traducida tantas veces en pura competición, lo que se traduce en la práctica urbanística en el predominante entendimiento de la planificación, como el diseño de las condiciones más favorables para el asentamiento de actividades específicas —productivas, financieras o emblemáticas—, en

la lógica de **oportunidad**, olvidando el reequilibrio territorial, la equidad en la mejora de la calidad urbana —servicios, vivienda, equipamiento, cultura— y demás paradigmas disciplinares asentados y socialmente asumidos.

Empezaremos mostrando con los ejemplos madrileños, una serie de proyectos que desarrollados o no, aparecían ya mayoritariamente recogidos en el Plan General de Ordenación Urbana de **Madrid** de 1983. Documento ya paradigmático de la primera generación de planes democráticos en España, desarrollaba y asumía una importante secuencia de actuaciones de transformación de amplias áreas urbanas, integrando incluso proyectos planteados desde otros instrumentos de planeamiento diferentes —PERIs, PECH, Planes de Infraestructuras—. La preocupación por la formalización de extensas zonas de la ciudad y sus periferias, se hace evidente en la elaboración desde el Plan General de una completa modelización —maqueta proyectual de la imagen adjunta—, en la que se insertan los múltiples proyectos para el corredor ferroviario de la zona sur del área metropolitana, los nuevos ensanches residenciales, algunos de los crecimientos periurbanos autónomos previstos, con diferentes modelos de agregación y densidades, los grandes sistemas generales de infraestructuras y equipamiento, imágenes formalizadas que nos ilustran sobre este caso de Planeamiento General con una notable carga proyectual y de la apreciable evolución en el desarrollo de los Proyectos Urbanos que integraba, pueden ser: actuaciones como el Proyecto de Atocha y del nudo sur de la ciudad como intercambiador de tráfico, con la conocida intervención de R. Moneo sobre la antigua estación ferroviaria; el Proyecto de S. Francisco el Grande, reestructuración urbana de detalle de un histórico borde de la ciudad central, con múltiples proyectos públicos y privados entre los que destacan los dotacionales —Puerta de Toledo, mercado, biblioteca, centro cultural—; las interesantes propuestas lineales sobre los corredores ferroviarios en transformación, reutilizando con carácter dotacional y articulando un necesario pasillo verde en esos espacios en desuso; los importantes nuevos barrios residenciales —el problema de la vivienda pública fue quizás al que más atención se otorgó desde el Plan—, con un modelo de diseño urbano excesivamente homogéneo, basado en las tramas de ensanche decimonónico, de discutible eficacia en muchas ocasiones; los crecimientos lineales metropolitanos, con ensayos de sistemas de agregación y mezclas funcionales y de densidades heterogéneas, de un interés formal mayor que los anteriores; grandes equipamiento urbanos como el Parque Juan Carlos I próximo al nuevo complejo del recinto ferial, ligado a la M-40; o propuestas en desarrollo actualmente como la del PERI Avda. Asturias, concebida ya con una lógica de transformación de barrios de la ciudad norte, ajena por completo a los objetivos e ideología del P.G.O.U.

La ciudad de **Barcelona** constituye por las transformaciones urbanísticas de las últimas décadas uno de los ejemplos paradigmáticos de regeneración urbana más conocidos y celebrados a nivel nacional e internacional.

La singularidad de su historia urbanística, determinada por el modelo de Proyecto de Ensanche de I. Cerdá y pautada por brillantes momentos que han ido dejado su

huella sobre la ciudad —Modernismo, Exposiciones Universales, GATECPAC—, tiene su lograda expresión contemporánea en toda una amplia secuencia de realizaciones urbanísticas y arquitectónicas, con el acontecimiento cumbre de las Olimpiadas del 92 como referencia reciente insoslayable.

Para nuestro discurso recogeremos tan solo algunas de las múltiples realizaciones que a lo largo de estas dos últimas décadas se han llevado a cabo, con el fin de intentar aclarar en lo posible la diferencia de planteamientos que preside la manera de hacer ciudad en los 80 y los 90.

Con una planificación general en los 80 que postuló la idea del Plan de Proyectos y que estructuraba la intervención en la ciudad desde los instrumentos del planeamiento de detalle —múltiples Planes Especiales y Proyectos—, los logros más evidentes fueron las intervenciones de recualificación sobre el espacio libre público —las difundidas actuaciones de las plazas—, la recuperación y restauración de edificios históricos y emblemáticos, la creación de equipamientos urbanos y dotaciones básicas —salud, educación y cultura— y el comienzo de operaciones de rehabilitación de barrios y áreas de la ciudad con largos problemas de degradación.

Pero sin duda estos procesos de transformación urbana tuvieron con la ocasión de los Juegos Olímpicos, la excusa de oportunidad perfecta para catalizar fuertes inversiones y desarrollar proyectos de reforma de enorme importancia para la ciudad.

Grandes operaciones de creación de infraestructura viaria y de rediseño sustancial de vías y espacios libres, las implantaciones de los complejos olímpicos —villa olímpica, anillo de Monjuic, Vall de Hebrón, puerto deportivo—, la recuperación de toda la fachada marítima de la ciudad, desde el puerto como remate de las Ramblas, el Moll de la Fusta, la Barceloneta en cuyo PERI del 83 se planteaban ya muchas de estas operaciones, las áreas industriales obsoletas, la villa olímpica, el Poble Nou, con actuaciones combinadas de nueva edificación residencial, terciario comercial y dotacional, rehabilitación de barrios existentes y creación de espacios públicos en continuidad, como una gran franja de paseo marítimo al que se van asociando nuevos parques, plazas y lugares de ocio y esparcimiento, con interesantes propuestas de *urban art* integradas, son las actuaciones más relevantes llevadas a cabo en Barcelona agilizadas con el evento del 92.

La ampliación del aeropuerto, la reforma del puerto industrial y de puerto franco, el cierre de las rondas de circunvalación —Ronda del Dalt y Ronda del litoral—, como grandes y cuantiosas inversiones, resultaron también favorecidas por la “eclosión” del acontecimiento reformador.

Varios de los proyectos comenzados para el 92, estaban ya en el Plan Estratégico del 90, que ha sido el auténtico instrumento de apoyo de muchas de las actuaciones comentadas y de algunas otras que ya avanzada la década, han seguido desarrollándose en la ciudad. Proyectos urbanos como el Edificio l'illa en la Diagonal, de R. Moneo y Solá-Morales, la Rambla del mar como continuación flotante de las Ramblas y su remate en el Port Vell, con las actuaciones del Maremagnum, el

Imax, el World Trade Center y el Miramax, el Museo de Arte Contemporáneo MACBA y el centro de Arte Santa Mónica CASM en el Ravall, barrio histórico con una lenta respuesta en su rehabilitación frente a las cuantiosas inversiones públicas en vivienda protegida y dotaciones, el Parque del Poble Nou, como continuación del litoral de la villa olímpica, son ejemplos que herederos del Plan del 90, obedecen ya a una lógica de intervención claramente estratégica, que las nuevas propuestas del Plan del Área Metropolitana —corredores ferroviarios, prolongación de la diagonal, áreas del Besós y del Llobregat —aeropuerto—, entorno del Nou Camp—, subrayan explícitamente.

El siguiente caso es la ciudad de **Valencia**, que en los años 80 y 90, ha apostado rotundamente por la política de los grandes proyectos urbanos para regenerar una ciudad, que no respondía funcionalmente ni en cuanto a imagen, a la vitalidad económica y cultural de la tercera aglomeración metropolitana del país.

Proyectos como el IVAM, Instituto Valenciano de Arte Moderno, implantado en el corazón de un centro histórico con grandes problemas de degradación física y social —que una lenta política de rehabilitación estructurada desde un PECH más atento a la reconstitución formal de las edificaciones que a las urgentes políticas sociales que debieran acompañarlo, va consiguiendo solucionar—; el Auditorio del arquitecto García de Paredes, situado sobre los jardines del Turia, emblemática propuesta de los 80 ésta última, diseñada por el Taller de Arquitectura de R. Bofill, que reconfiguró el lecho del río como un interesante espacio continuo de jardines y equipamientos urbanos, sirviendo a los diferentes barrios que el río segregaba históricamente y replanteando todo un sistema de conexiones y articulaciones urbanas —algunas muy conocidas por su imagen arquitectónica como el puente y la pasarela de Calatrava—; proyectos que el Pla General de finales de los 80, consideraba o incluía, pero que en absoluto condicionaba formalmente.

Un P.G.O.U. que tenía en la reordenación de la estructura viaria y en la expansión del suelo urbano residencial e industrial sus grandes preocupaciones y que solo a grandes rasgos planteaba operaciones clave para la ciudad como la recuperación del Paseo Marítimo sobre el espacio portuario. Una de las actuaciones formalizadas desde el P.G.O.U. es la importante conexión de la ciudad con la playa de la Malvarrosa, espacio vital de desahogo y ocio en la historia de la ciudad que se propone reconfigurar con un gran proyecto de boulevard litoral y que se conectaría de manera dificultosa con la ciudad central, aprovechando parcialmente el trazado del antiguo tranvía y permitiendo poner en juego para el crecimiento urbano grandes áreas de huertas y suelo de uso rural.

Junto a estas propuestas “planificadas”, en sus distintas lógicas y grados de concreción, emergen los proyectos más recientes de los 90, de evidente cariz estratégico, como el Palacio de Congresos recién construido por el estudio de N. Foster o la colosal propuesta de la Ciudad de las Artes y las Ciencias del citado valenciano Santiago Calatrava, tan incierta en su futura viabilidad funcional como arriesgada en su exceso figurativo.

El caso de **Bilbao**, últimamente catapultado como imagen de ciudad a la dimensión internacional a través de algunas “operaciones estrella” como el museo Guggenheim, resulta paradigmático de la forma de intervenir en la ciudad desde una lógica estratégica.

El Plan General del 84, documento tan convencional en sus ambiciones como en su formalización, ya introducía una serie de grandes proyectos de transformación urbana, fundamentalmente vinculados a las áreas obsoletas de las infraestructuras de transporte —Abando, puerto— y de la ría del Nervión. Con una situación de drástica reconversión industrial que estaba alterando el espacio tradicional de la ría, un paisaje con serios problemas de degradación física y ambiental, y un clima de deterioro social en las numerosas poblaciones de la margen izquierda, agravado con la conflictividad política —situación vasca— y ciudadana derivada, la ciudad se enfrentaba a un momento de crisis importante.

Proyectos como el de Abandoibarra, en el que se localizan los emblemáticos edificios del Palacio de Congresos Euskalduna y el ya famoso Guggenheim —área ordenada con un concurso en dos fases finalmente adjudicado a la firma de C. Pelli—, el planteado para la península de Zorrozaurre, el Urban de Galindo, o los propuestos para otras zonas de la ría que ya figuraban en el P.G.O.U., se incorporaron al Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano, gestionado por la sociedad Bilbao Ría 2000, y definitivamente convertido en el Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano en el 96, documento marco en el que se han apoyado todas las acciones urbanas emprendidas, como el nuevo Metro, encargado a Foster, el Gran Puerto, en ejecución, la Estación de Abando, la ampliación del aeropuerto de Sondika —Calatrava—, los nuevos polígonos industriales —Parque Tecnológico de Zamudio—, el puerto deportivo en Guetxo,...

El positivo impacto de algunas de estas actuaciones urbanísticas y arquitectónicas —ya se habla del “efecto Guggenheim”— para la ciudad, capaz de alterar no solo su fisonomía sino de catalizar nuevas acciones e inversiones, recuperando cierto clima social de ilusión con la transformación urbana de la ciudad como proyecto colectivo, son sin duda aspectos no desdeñables de estas estrategias planificadoras. El alcance y la capacidad de acceder a estas mejoras, basadas en muchas actuaciones en la capacidad de regeneración de zonas de ciudad mediante la implantación de nuevos usos y actividades “espectaculares”, con los consiguientes procesos de “gentrificación”, de buena parte de la población residente; el efecto producido de disuasión, del debate y de las inversiones, de otros requerimientos ciudadanos y necesidades urbanísticas globales; el desequilibrio manifiesto, no corregido, entre zonas del área metropolitana, resultan cuestiones, suscitadas en los prolegómenos teóricos, que encuentran en este ejemplo bilbaíno su plena evidencia.

Finalmente el ejemplo de **Santiago de Compostela**, ciudad Patrimonio de la Humanidad con un magnífico centro histórico bien conservado y una notable condición monumental cuya Catedral, como destino final de una de las peregrinaciones más importantes históricamente, enuncia de manera bien expresiva.

La inteligente política urbanística de las últimas décadas —80 y 90— ha sido uno de los instrumentos indudables para la revitalización y la cualificación urbana de toda la ciudad, que se ha convertido en uno de los ejemplos recientes más valorados de mejora en la transformación urbana. Una buena simbiosis entre Plan General, Plan Especial del Conjunto Histórico y Proyectos Urbanos, en uno de los modelos de planificación más detallados en su definición formal de todo el panorama español, han conseguido una significativa mejora funcional y dotacional, que la necesaria modernización de la ciudad en su conjunto demandaba. El fortalecimiento de una imagen de marca para Santiago, a través de proyectos urbanos y arquitectónicos emblemáticos, se ha conseguido en este caso, con la acertada previsión de la demanda funcional y el cuidado ajuste entre las actuaciones edificatorias singulares y el conjunto del tejido urbano ordenado.

Conocidos proyectos como el Auditorio de Galicia, obra del estudio de Cano Lasso, el difundido Centro Gallego de Arte Contemporáneo, magnífico edificio del portugués A. Siza, brillantemente completado por el atractivo espacio del entorno con los Jardines de Sto. Domingo de Bonaval, la propuesta de ordenación para el Aparcamiento y llegada al recinto histórico, obra de Piñón y Viaplana, completan un conjunto de realizaciones realizadas por afamados arquitectos —es significativa la participación de J.P. Kleihues en el propio Plan Especial de Protección y Rehabilitación del Conjunto Histórico—, que con su carácter mayoritariamente dotacional —Campus universitario, polideportivos, centro de congresos y festivales, escuelas, centros de salud— han enriquecido notablemente la oferta de equipamientos y servicios de la ciudad, tanto desde la lógica de su buscada condición de sede cultural y turística, como de las necesidades propias de su población.

La reciente propuesta de Ciudad de la Cultura —a través de un concurso ganado por P. Eisemann—, en una colina frente a la ciudad histórica, parece perfilar la irrupción de una nueva lógica —¿estratégica?—, para una ciudad que hasta el momento ha sabido planificar rigurosa y acertadamente su evolución.

Entre otras actuaciones recientes destacables en ciudades españolas, concebidas como Proyectos Arquitectónicos de gran escala pero que por su impacto y plantamiento, suponen una transformación urbana de considerable importancia, no podemos dejar de comentar el Kursaal de **San Sebastián**, brillante ejemplo de auditorio y palacio de festivales concebido por Moneo —concurso restringido ganado—, cuya ensimismada condición objetual reacciona poéticamente con el entorno del litoral urbano en que se posa, reconfigurando fuertemente la imagen de esa parte de la ciudad —ver imagen ilustrativa— y obviamente, reorganizando funcionalmente el paseo sobre el Cantábrico. La propuesta de Moneo de dos grandes piezas cristalográficas varadas sobre la escollera, permite rematar el paseo de borde, que tiene continuidad a lo largo de la playa de Gros hasta el lugar magníficamente recreado por otro conocido proyecto urbano, el Peine de los Vientos, concebido por el escultor Chillida y el arquitecto Peña Ganchegui —ya viejos colaboradores en obras como la polémica Plaza de los Fueros de Vitoria—, sin

duda una de las operaciones urbanas en las que la implantación de una serie de esculturas sobre la Naturaleza —el rompeolas—, con el discreto partenaire arquitectónico que organiza el espacio público, ha logrado en su conjunción sobre el lugar un resultado más feliz.

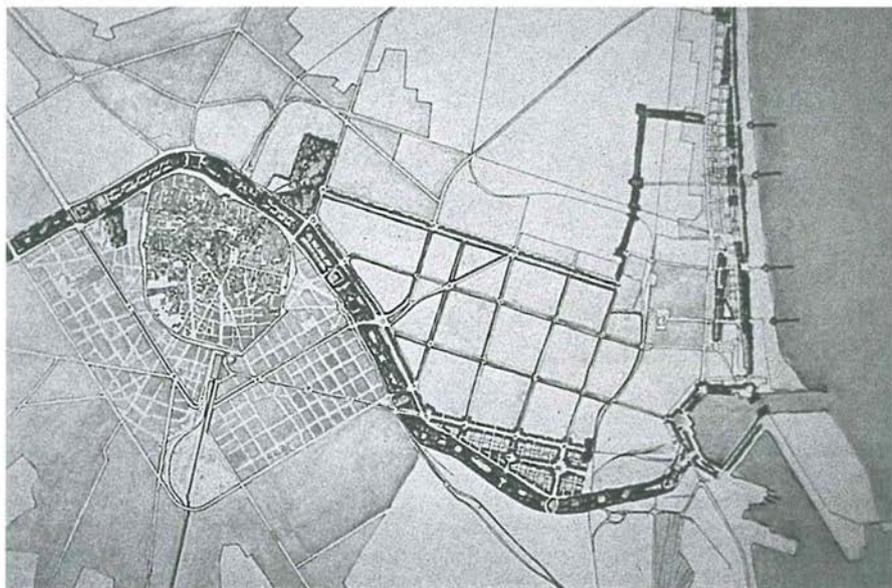
Imágenes de proyectos urbanos que enucian bajo su brillantez formal y su condición espectacularizada la dimensión cultural asignada a la Arquitectura, como manifestación de estrategias publicitarias. Objetos arquitectónicos emblemáticos reducidos a la reproducción virtual —de “recreación”— del espacio público, ocultando bajo el ropaje más o menos eficaz de la seducción —blanda o dura—, el drama real de la desaparición del espacio social en la ciudad.



P.G.O.U. DE MADRID (maqueta de proyecto)



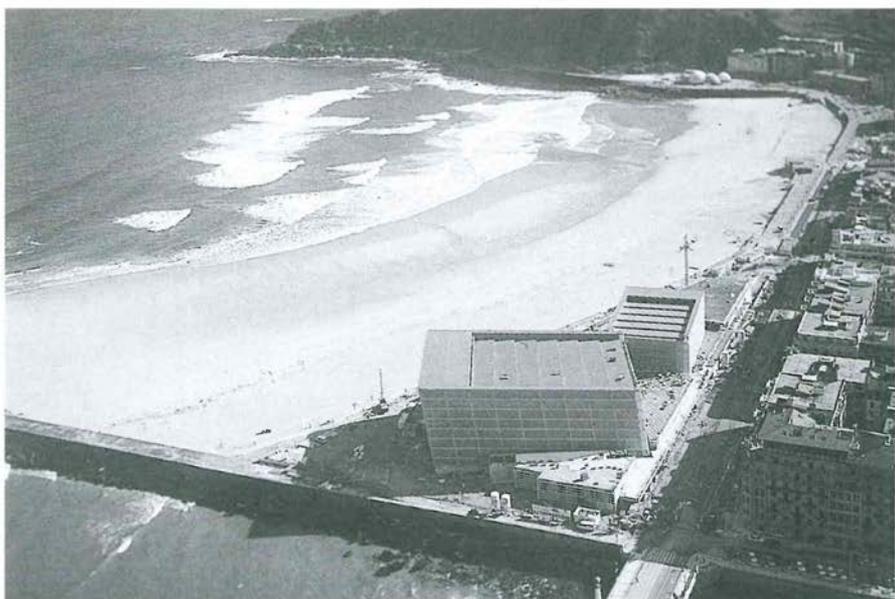
ANILLO OLÍMPICO MONTJUIC. BARCELONA



P.G.O.U. de VALENCIA



MUSEO GUGGENHEIM. BILBAO



KURSAAL DE SAN SEBASTIÁN

instituto de urbanística
de la universidad de valladolid



SECRETARIADO DE PUBLICACIONES
E INTERCAMBIO EDITORIAL
UNIVERSIDAD DE VALLADOLID



ISBN: 84-8448-102-6



9 788484 481027