

**Ciudades,
culturas
y
fronteras
en un
mundo
en
cambio**



JUNTA DE ANDALUCIA

Ciudades, culturas fronteras **en un mundo en cambio**

IX Coloquio de Geografía Urbana

Celebradas del 9 al 14 junio de 2008

Consejería de Obras Públicas y Transportes
Dirección General de Planificación

Directores: Inmaculada Caravaca Barroso, Víctor Fernández Salinas, Rocío Silva Pérez

Coloquio de Geografía Urbana (9ª. 2008)

Ciudades, culturas y fronteras en un mundo en cambio/ IX Coloquio de Geografía Urbana del 9 al 14 de junio de 2008.-- Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Planificación, 2009.

444 p.; il. fot. col. graf.; 26 cm.

ISBN: 978-84-8095-555-3.—DL:

Colabora: Ministerio de Educación y Ciencia, Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla y la Asociación de Geógrafos Españoles (AGE)

1. Ciudades-Dinámica Urbana 2. Ciudades Medias 3. Transporte-Infraestructuras 4. Viviendas Sociales 5. Arquitectura Contemporánea I. Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes II. España. Ministerio de Educación y Ciencia II. Sevilla (Ayuntamiento). Gerencia de Urbanismo III. Asociación de Geógrafos Españoles (AGE)

© De la edición: Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes

© De los textos: los autores

Coordina la edición: Dirección General de Planificación. Servicio de Publicaciones

Nº de registro: JAOP/PL-15-2009

ISBN: 978-84-8095-555-3

Diseño: Faustina Morales

Maquetación: Teresa Barroso, ensinada3

Corrección: Rafael Ariza

Impresión y encuadernación: Egondi. Artes Gráficas

D.L.: SE-

PRESENTACIÓN

Andalucía es un buen ámbito para la reflexión sobre las infraestructuras del transporte, el desarrollo urbano, la innovación y los problemas asociados a las situaciones de frontera. La posición fronteriza de la Comunidad Autónoma, el atraso que históricamente sufrían sus comunicaciones internas y externas, el importante esfuerzo realizado por la Administración para superar esta situación y las peculiaridades del sistema urbano andaluz hacen especialmente interesantes para el Gobierno Andaluz los análisis que puedan realizarse de todos estos procesos y, sobre todo, de las complejas relaciones que se establecen entre ellos.

La publicación, que ahora se realiza de las Actas del IX Coloquio de Geografía Urbana permite difundir las valiosas aportaciones que sobre estas cuestiones se han planteado en sus diferentes sesiones y contribuir a mejorar el conocimiento sobre temas de indudable interés global, pero que tienen una especial incidencia en Andalucía. Debatir sobre las potencialidades para la innovación del sistema urbano, y en particular, sobre el papel que deben desempeñar las ciudades medias, analizar las implicaciones territoriales de las actuaciones en infraestructuras del transporte o profundizar en el conocimiento de los procesos asociados a las fronteras son cuestiones vitales para las políticas que viene desarrollando la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, que justifican plenamente la colaboración que ésta ha prestado a su celebración.

Las conclusiones que se extraen de la amplia diversidad de intervenciones presentadas en el Coloquio contribuirán, sin duda, a mejorar el conocimiento sobre nuestros problemas territoriales y también sobre nuestras potencialidades como Comunidad Autónoma. El gran número de ponencias presentadas, cada una desde su perspectiva, permiten disponer, en definitiva, de una importante batería de reflexiones que harán que las decisiones que se tomen en materia de inversión pública sean cada vez más eficaces.

Luis García Garrido
Consejero de Obras Públicas y Transportes

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN **11**

PRIMERA PARTE **13**

DESARROLLO E INNOVACIÓN EN CIUDADES MEDIAS. Gema González Romero 15

CAPÍTULO I **20**

CONOCIMIENTO E INNOVACIÓN PARA EL DESARROLLO DE CIUDADES INTERMEDIAS. Ricardo Méndez Gutiérrez del Valle

CAPÍTULO II **44**

LAS REDES DE CIUDADES: GOBIERNOS EMERGENTES EN LAS CIUDADES INTERMEDIAS CATALANAS. Margarida Castañer, Joan Ganau, Carlos Haas, Marc Heras, Rafel Llusa, Jordi Mallarach, Ester Nasarre, Josep Oliveras, Pilar Riera, Trini Rovira

CAPÍTULO III **56**

INNOVACIÓN Y MEDIO AMBIENTE EN CIUDADES MEDIAS: EL CASO DE ALCÁZAR DE SAN JUAN. José Prada Trigo

CAPÍTULO IV **67**

LA INTRUSIÓN DE LA ARQUITECTURA DE AUTOR EN LOS LUGARES DE LA HISTORIA COMO PROCESO DE DESARROLLO Y SALVACIÓN ECONÓMICA DE UNA CIUDAD MEDIA. EL MUSEO DE LA EVOLUCIÓN HUMANA: REALIDAD Y PARADOJA. Begoña Bernal Santa Olalla

CAPÍTULO V **83**

DESARROLLO E INNOVACIÓN EN GUADALAJARA, CIUDAD CENTRAL DEL CORREDOR DEL HENARES. Isabel del Río Lafuente y Juana Rodríguez Moya

CAPÍTULO VI **99**

EL PAPEL DE LAS REMESAS EN EL DESARROLLO DE VICENTE NOBLE (REPÚBLICA DOMINICANA). Dolores Brandis

CAPÍTULO VII **114**

LOS TERRITORIOS DE LA SUBURBANIZACIÓN EN CASTILLA-LA MANCHA. ANÁLISIS A ESCALA MUNICIPAL. Francisco Cebrían Abellán, Juan A. García González y Miguel Panadero Moya

SEGUNDA PARTE **127**

EL PAPEL DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN EL DESARROLLO URBANO. Andreas Voth 129

CAPÍTULO VIII **136**

LA ALTA VELOCIDAD Y EL MEDIO URBANO EN EL SIGLO XXI. Carmen Bellet Sanfeliu

CAPÍTULO IX **172**

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y EXPANSIÓN URBANA EN EL ÁREA METROPOLITANA DE MADRID.

Juan Carlos García Palomares

CAPÍTULO X **184**

PLANIFICACIÓN TERRITORIAL E INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN CASTILLA-LA MANCHA: EL CORREDOR CIUDAD REAL-PUERTOLLANO. María del Carmen Cañizares Ruiz

CAPÍTULO XI **197**

PLANIFICACIÓN Y PROYECTOS URBANOS AL ENTORNO DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD. EL REPOSICIONAMIENTO DE SEGOVIA Y SU TERRITORIO CON LA LLEGADA DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD. Antònia Casellas, Carme Bellet y Pilar Alonso

CAPÍTULO XII **209**

LA LLEGADA DE LA ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA A ZARAGOZA Y LA TRANSFORMACIÓN DE LA CIUDAD.

Pilar Alonso y Carme Bellet

CAPÍTULO XIII **223**

¿UNA ESTRUCTURACIÓN MÁS POLICÉNTRICA DE CATALUÑA CON EL TAV? Jaume Feliu Torrent

CAPÍTULO XIV **237**

EL TREN DE ALTA VELOCIDAD EN LAS ESTRATEGIAS DE PROMOCIÓN URBANA. Daniel Paül i Agustí

CAPÍTULO XV **249**

EL AEROPUERTO DE GIRONA-COSTA BRAVA: 50 AÑOS DE RELACIONES CON EL TERRITORIO. Marc Heras Bofill

CAPÍTULO XVI **259**

EL AEROPUERTO DE PALMA DE MALLORCA. LA PUERTA QUE ABRE EL PROCESO DE COMPRESIÓN ESPACIO-TEMPORAL DE LA ISLA.

Alícia Bauzà van Slingerlandt

TERCERA PARTE **277**

CULTURAS Y FRONTERAS DESDE UNA PERSPECTIVA URBANA. Carlos Romero Moragas 279

CAPÍTULO XVII **284**

LA CIUDAD ES CULTURA FRONTERIZA EN UN MUNDO CAMBIANTE. Juan Francisco Ojeda Rivera y Águeda A. Villa Díaz

CAPÍTULO XVIII **302**

(DIS)CONTINUIDAD URBANA, (DIS)CONTINUIDAD GEOPOLÍTICA: ¿DE LA RECONFIGURACIÓN DE LA FRONTERA A LA VERTEBRACIÓN DE UNA GRAN CIUDAD TRANSFRONTERIZA ENTRE CEUTA Y FINIDEQ? Xavier Ferrer Gallardo

CAPÍTULO XIX **316**

WROCŁAW: FRONTERA ENTRE EUROPA OCCIDENTAL Y ORIENTAL. Ana Espinosa Seguí y Stefan Wieczorek

CAPÍTULO XX **328**

INMIGRACIÓN Y PROCESOS DE SUCESIÓN. HACIA UNA NUEVA SEGREGACIÓN Y NUEVAS FRONTERAS INTERNAS DE SEVILLA. Iban Díaz Parra

CAPÍTULO XXI **339**

FRONTERAS EN LA CIUDAD. LA POBLACIÓN DE NACIONALIDAD CHINA EN PALMA DE MALLORCA. Jesús M. González Pérez

CAPÍTULO XXII **359**

INMIGRACIÓN Y DESARROLLO URBANO EN UN TERRITORIO FRONTERA: EL SURESTE DE GRAN CANARIA. Juan Manuel Parreño Castellano

CAPÍTULO XXIII **374**

EL ESTRECHO DE GIBRALTAR: ¿FRONTERA O PUENTE? LA ARQUITECTURA COMO FORMA MEDIÁTICA DEL PODER EN EL ANTIGUO PROTECTORADO ESPAÑOL DE MARRUECOS. Alberto Darías Príncipe

CAPÍTULO XXIV **383**

TRAS EL ANÁLISIS DE LA DIMENSIÓN INTANGIBLE EN EL ESTUDIO DE LA CIUDAD: EL CASO DE CÓRDOBA. María Luisa Ramírez López y José Naranjo Ramírez

CAPÍTULO XXV **397**

TERRITORIALIZACIÓN DE LA SEMANA SANTA DE SEVILLA. María del Carmen Mínguez García

CAPÍTULO XXVI **408**

EL POBLADO OBRERO. VESTIGIOS DE UN URBANISMO SOCIO-INDUSTRIAL EN EL TOLEDO ACTUAL. María Lourdes Campos Romero y M^a Ángeles Rodríguez Doménech

CAPÍTULO XXVII **422**

EL ASALTO URBANÍSTICO A LAS FRONTERAS DE LOS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS. Carmen Delgado Viñas

INTRODUCCIÓN

Inmaculada Caravaca Barroso, Víctor Fernández Salinas, Rocío Silva Pérez

Los profundos cambios que se vienen produciendo en las sociedades y los territorios exigen nuevas miradas, planteamientos y análisis que ayuden a minimizar los riesgos e incertidumbres inherentes a ellos y, al mismo tiempo, a aprovechar las oportunidades que generan. Se trata de encontrar un modelo de desarrollo de carácter integrado, capaz de hacer compatible la competitividad económica, el bienestar social, la identidad cultural, la sostenibilidad ambiental y la moderación de los desequilibrios territoriales.

En relación con lo anterior, las ciudades medias despiertan un especial interés, al considerarse que su capacidad de competir y de difundir el dinamismo y el desarrollo al conjunto del territorio resulta clave para inducir efectos multiplicadores, sobre todo en regiones y espacios periféricos donde las debilidades estructurales dificultan tales procesos.

En este contexto general de referencia, esta publicación recoge las reflexiones realizadas durante el IX Coloquio y Jornadas de Campo de Geografía Urbana, que tuvo un carácter itinerante entre Sevilla, Cádiz y Ceuta y se desarrolló durante el mes de junio de 2008. Con ella se pretende profundizar en el debate sobre el comportamiento de ciudades de distintas escalas, pero básicamente pequeñas y medias, en ámbitos geográficos en los que los contrastes de todo tipo, pero muy especialmente culturales, y las diferentes condiciones fronterizas hacen perentorias y necesarias las actitudes innovadoras con las que poder solucionar los problemas y avanzar en sus procesos de desarrollo.

Dando respuesta a su título, el libro se divide en tres partes y cada una de ellas se inicia con una presentación y con un capítulo de mayor extensión que sirve como introducción a las temáticas que recogen. En la primera parte, la atención se centra fundamentalmente en la relación entre innovación y dinámicas de desarrollo, planteándola desde muy distintas perspectivas y tipos de ciudades. La segunda incorpora el debate sobre el papel de las comunicaciones, especialmente el de la alta velocidad ferroviaria y, en menor medida, la navegación aérea, en los procesos de dinamización urbana y territorial. La última parte proyecta una mirada a la ciudad como lugar de encuentros y desencuentros entre grupos sociales, étnicos y religiosos, insistiéndose en el carácter eminentemente híbrido, cultural y fronterizo del fenómeno urbano desde distintas perspectivas y escalas de análisis.

Queremos dar encarecidamente las gracias a todos aquellos organismos e instituciones que han hecho posible la edición de este libro. Por una parte, el Ministerio de Educación y Ciencia, que en convocatoria pública concedió una ayuda para la organización y difusión de los resultados del coloquio. Por otro, tanto la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía como la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla han querido participar en esta publicación; la primera con un papel especialmente activo, pues no sólo se ha hecho cargo de una parte importante de los gastos, sino también de las tareas de edición. Por último, el Grupo de Geografía Urbana de la Asociación de Geógrafos Españoles (AGE) ha tenido también un claro protagonismo como organizador del citado Coloquio, contribuyendo, a su vez, la AGE a la publicación de este libro. Nuestro más sincero agradecimiento a todos ellos.

Primera parte

DESARROLLO E INNOVACIÓN EN CIUDADES MEDIAS

Gema González Romero

Los decisivos cambios que vienen soportando las ciudades en las últimas décadas y la búsqueda de un desarrollo territorial están renovando los planteamientos e interpretaciones teóricas sobre los procesos socioeconómicos que les afectan y sobre las competencias y el papel que éstas pueden desempeñar. De igual forma, entre los planificadores está incrementándose la atención prestada a los sistemas urbanos y, especialmente, al rol de intermediación que en los mismos pueden ejercer algunas ciudades medias para la conformación de estructuras territoriales policéntricas que favorezcan un modelo territorial más equilibrado, requisito éste necesario para la consecución de un desarrollo de carácter integrado.

Las contribuciones que se incluyen en esta primera parte de la publicación abordan los procesos de desarrollo e innovación en ciudades medias desde distintos puntos de vista, siendo cinco las principales líneas temáticas planteadas: ciudades intermedias innovadoras y desarrollo territorial; innovación extraeconómica; dinamismo y competitividad; implicaciones del capital foráneo en los procesos de desarrollo; y procesos de suburbanización.

Ciudades intermedias innovadoras y desarrollo territorial

Con el texto de Ricardo Méndez titulado “Conocimiento e innovación para el desarrollo de ciudades intermedias” se inicia esta primera parte de la publicación sirviendo de introducción al tema.

Parte de la consideración del papel activo que las ciudades medias e intermedias pueden desempeñar como lugares estratégicos para el equilibrio territorial y la consecución del desarrollo, especialmente en ámbitos periféricos. Aborda el análisis del papel de las ciudades en la sociedad del conocimiento, realizando una revisión crítica sobre algunos de los conceptos de uso más frecuente sobre esta temática en la bibliografía internacional, para centrar después la atención en el concepto de ciudad intermedia innovadora, sus características y los factores que contribuyen a impulsar o frenar su construcción; todo ello entendiendo la innovación en un sentido amplio y no sólo referida a la realizada por las empresas.

Hace, además, referencia a las posibles líneas de investigación que pueden desarrollarse sobre la relación entre innovación, conocimiento y desarrollo en ciudades intermedias.

Se trata, pues, de una aportación de gran interés que resulta imprescindible conocer para realizar investigaciones sobre esta temática.

Innovación extraeconómica

Tradicionalmente, los estudios que han analizado la relación entre innovación y desarrollo han utilizado enfoques reduccionistas que han centrado la atención en aspectos meramente económicos. Aproximaciones más recientes consideran también las esferas extraeconómicas en el análisis de la innovación a escala local o regional.

Esta perspectiva está presente en el estudio sobre innovaciones en las formas de gobierno realizado por un equipo de investigadores de varias universidades de Cataluña. Concretamente, la contribución de M. Castañer, J. Ganau, C. Haas, M. Heras, R. Llussà, J. Mallarach, E. Nasarre, J. Oliveras, P. Riera y T. Rovira, "Las redes de ciudades: gobiernos emergentes en las ciudades intermedias catalanas", se dirige al conocimiento empírico de las nuevas estructuras en red de las ciudades y formas de gobierno que éstas generan a partir del análisis de las redes establecidas por los gobiernos locales municipales de ciudades medias catalanas. Éstas, según se deriva del análisis, se definen por ser de ámbito comarcal-provincial, formar un continuo urbano, surgir de la iniciativa de una entidad supramunicipal y contar con la participación tanto del sector público como privado. Junto a lo anterior, esta investigación viene a concluir que las redes caracterizadas por ser mayoritariamente voluntarias, horizontales y no territoriales son las que parecen responder a las nuevas estrategias de gobierno local.

José Prada, en su aportación "Innovación y medio ambiente en ciudades medias: el caso de Alcázar de San Juan", realiza un análisis sobre los procesos de innovación en una ciudad media de Castilla-La Mancha. Este autor centra su atención en los aspectos extraeconómicos de los procesos de innovación y, más concretamente, en la importancia que las cuestiones medioambientales tienen en los mismos tanto para las empresas como para los restantes actores locales. Para ello, indaga en la capacidad de los empresarios y agentes públicos para percibir, identificar y aprovechar el potencial medioambiental existente en el territorio y canalizarlo hacia nuevas formas de innovación. Del estudio que realiza se pone en evidencia cómo, pese al interés y creciente preocupación que tanto actores privados como públicos parecen tener por el desarrollo de innovaciones medioambientales, los esfuerzos que se llevan a cabo se siguen haciendo, en la mayoría de los casos, de manera individual y sin la coordinación que sería deseable, siendo también insuficientes los proyectos de colaboración entre los mismos.

Dinamismo y competitividad

La consecución de ciudades medias dinámicas y competitivas ha llevado a la proliferación de toda una serie de actuaciones que han tenido como objetivo la diversificación de la base económica de las mismas. En este sentido, algunos de los estudios que aquí se recogen señalan cómo en algunas de ellas se está apostando por la puesta en valor de los recursos históricos y culturales como sustento de una actividad turística que venga a completar la base económica de la ciudad. A veces, estas estrategias de turismo cultural se acompañan de transformaciones urbanas vinculadas a proyectos de "arquitectura de autor", que en ciertos casos resultan ser muy cuestionados.

Junto a lo anterior, la reorientación, modernización y diversificación de la base industrial, además de la valorización de determinados aspectos relacionados con el medio ambiente, vienen a completar las actuaciones dirigidas a la dinamización y búsqueda de competitividad económica de ciudades medias.

Otra de las cuestiones que se considera en varias contribuciones es el papel decisivo que algunos agentes e instituciones públicos y privados tienen en la dinamización económica. Se insiste, también, en la importancia que la colaboración y cooperación institucional a todas las escalas y niveles pueden tener para la consecución de un desarrollo sostenible, equilibrado y duradero a escala local.

Todas estas cuestiones se recopilan en varias aportaciones, entre las que se encuentra la de Begoña Bernal, “La intrusión de la arquitectura de autor en los lugares de la historia como proceso de desarrollo y salvación económica de una ciudad media. El museo de la evolución humana: realidad y paradoja”, quien, para el caso de Burgos, analiza la lógica con la que se están produciendo cambios y conflictos derivados de las relaciones estrechas entre las propuestas de desarrollo económico, la utilización del patrimonio natural y cultural, la arquitectura contemporánea y la preservación de los conjuntos históricos del Patrimonio Mundial. Para esta autora, si bien es cierto que los proyectos que se están ejecutando en esta ciudad están derivando en una profunda metamorfosis urbana, no deben obviarse los problemas espaciales y ciertas frustraciones sociales que están trayendo consigo.

Por su parte, el estudio de Isabel del Río y Juana Rodríguez, “Desarrollo e innovación en Guadalajara, ciudad central del Corredor del Henares”, se centra en los cambios en el perfil económico de esta ciudad y las principales estrategias urbanas orientadas a la consecución de mayores cotas de competitividad económica, adecuación de los recursos locales, definición y difusión de una imagen de ciudad atractiva y diferenciada.

En este sentido, en esta aportación se recoge cómo en los últimos años la ciudad de Guadalajara ha consolidado su posición de ciudad central con la modernización de sus estructuras económicas, el reforzamiento de los equipamientos sociales y la adecuación de las estructuras físicas urbanas. Junto a lo anterior, se dedica especial atención a las mejoras que se han introducido en el campo urbanístico y medioambiental, así como a los distintos proyectos asociados con la puesta en valor de su patrimonio histórico y cultural.

Implicaciones del capital foráneo en los procesos de desarrollo

Las consecuencias económicas, sociales, culturales y urbanas que la entrada de capital foráneo puede tener sobre una ciudad media de un ámbito desfavorecido son consideradas en la aportación de Dolores Brandis, “El papel de las remesas en el desarrollo de Vicente Noble (República Dominicana)”. Esta autora observa cómo las remesas de capital que llegan a esta localidad procedentes de España han contribuido de manera clara a la reducción de la pobreza, a aliviar la economía y las condiciones materiales de las familias receptoras, aunque no parece que hayan favorecido al tejido productivo local, ni al desarrollo urbano, pues su carácter individual no ha redundado en mejoras generales para la población.

Procesos de suburbanización

Las formas difusas de expansión territorial que afectan a las grandes urbes se observan también en las ciudades de tamaño medio, en cuyos entornos se organizan similares entramados de relaciones cuyo resultado es la modificación de los tamaños, de las tramas urbanas, de la especialización funcional y de los modos de vida precedentes.

Francisco Cebrián, Juan Antonio García González y Miguel Panadero, en su trabajo “Los territorios de la suburbanización en Castilla-La Mancha. Análisis a escala municipal”, llevan a cabo un estudio comparativo de los caracteres y procesos que están guiando las manifestaciones de la ciudad difusa en el entorno de las ciudades medias de Castilla-La Mancha, prestando atención solamente a dos manifestaciones como expresión de los cambios emergentes en los municipios periurbanos: la dinámica demográfica y la movilidad laboral diaria. De esta investigación se concluye cómo el análisis de estas variables puede resultar ilustrativo del alcance y la intensidad del proceso de expansión de la ciudad hacia su entorno inmediato que, para el caso de las de tamaño medio y los municipios limítrofes de esta comunidad autónoma, evidencia un desigual comportamiento que parece estar claramente relacionado no sólo con sus propias dinámicas, sino también con la influencia ejercida por la capital del Estado.

Como se está adelantando, las distintas contribuciones que se recopilan en esta primera parte de la publicación resultan bastante novedosas en sus planteamientos y temáticas en relación al estudio de ciudades medias e intermedias, suscitando también el debate y algunos interrogantes en torno a una serie de cuestiones que suelen estar presente en este tipo de investigaciones:

- El primer aspecto se relaciona con la necesidad de consensuar, para un contexto socioeconómico y cultural determinado, a qué tamaño poblacional se está haciendo alusión cuando se utiliza el concepto de ciudad media.
- Por otra parte, es bastante usual la utilización indistinta de términos como ciudad media y ciudad intermedia cuando hacen referencia a aspectos claramente diferenciados. Mientras el término de ciudad media alude exclusivamente a un volumen poblacional concreto, el concepto de ciudad intermedia no sólo hace mención al número de habitantes, sino básicamente al rol que una ciudad media desempeña. De esta manera, por ciudad intermedia se entiende aquella de tamaño medio que articula un territorio cercano a partir de las relaciones y flujos que se establecen, gracias a las funciones que desempeña como ámbito innovador, centro de infraestructuras, de bienes y servicios o núcleo de interacción social, económica y cultural.
- De lo anterior, se desprende la siguiente pregunta: ¿cómo puede una ciudad media llegar a desarrollar las funciones necesarias para lograr convertirse en una intermedia?
- Otra de las cuestiones que despiertan mayor interés en las investigaciones sobre ciudades medias e intermedias es la de intentar dilucidar el papel que éstas desempeñan para la consecución de un equilibrio territorial y un desarrollo de carácter integrado. De esta manera, estas ciudades se observan ahora como un recurso territorial para la consecución del desarrollo en un doble sentido: por un lado, pueden contribuir a constituir un

sistema urbano policéntrico que corrija los tradicionales procesos de concentración espacial y, por otro, pueden coadyuvar a la difusión del dinamismo socioeconómico por el territorio.

- Uno más de los interrogantes que surgen en torno a las ciudades medias e intermedias se relaciona con las implicaciones que los procesos de innovación socioeconómica, medioambiental, institucional y política pueden llegar a tener para su desarrollo.

En esta primera parte del libro se tratan, pues, cuestiones de gran interés, contribuyendo así al debate abierto sobre el desarrollo en espacios urbanos.

CAPÍTULO I

CONOCIMIENTO E INNOVACIÓN PARA EL DESARROLLO DE CIUDADES INTERMEDIAS¹

Ricardo Méndez Gutiérrez del Valle

Las ciudades son el símbolo de la experiencia humana colectiva, el medio portador del saber, el caldo de cultivo de las ideas (Luis Rojas Marcos: *La ciudad y sus desafíos*, 1999).

Introducción

Las ciudades europeas viven un periodo de profundas transformaciones que están afectando tanto su base económica y sociodemográfica, como la movilidad de sus habitantes, la forma urbana o sus relaciones con el exterior, tanto con el entorno próximo como con otras ciudades pertenecientes a sistemas urbanos cada vez más abiertos y de límites más difusos.

La combinación del proceso de globalización con el de ampliación e integración de la Unión Europea suponen la inclusión de todas las ciudades en un contexto donde están cada vez más presentes todo un conjunto de normas y acciones comunes, que impulsan una progresiva homogeneización del marco regulatorio y de ciertos comportamientos colectivos. Pero, en paralelo, “la creciente integración económica continúa siendo un proceso contradictorio e incompleto, generador de divisiones, desigualdades y tensiones” (Hudson, 2003: 55). Así, junto al proceso de convergencia, impulsado desde las instituciones europeas, se hace patente un reforzamiento de nuevas formas de desarrollo desigual, especialmente a escala subnacional, que impulsan procesos de segmentación y competencia crecientes (Martin, 2001).

El peso de las estructuras heredadas (económicas, sociales, culturales...), junto a la variada dotación de recursos (físicos, humanos, financieros y de conocimiento) con que cuentan las regiones, influyen sobre su desigual capacidad para enfrentar el nuevo marco competitivo. No obstante, hoy se presta especial atención al papel jugado por sus diferentes actores –públicos y privados– en la realización de diagnósticos participativos y la aplicación de estrategias proactivas capaces de ofrecer respuestas innovadoras a los retos del presente (Le Galès, 2002). Se produce, además, un re-escalamiento del Estado en una estructura institucional de gobernanza multinivel (Brenner, 1999; Ramiro, 2007), en donde las ciudades aumentan su importancia, tanto como escenario idóneo para comprender en toda su dimensión los impactos del proceso de globalización, como en su función de lugares con capacidad para generar respuestas diferenciadas frente a esas tendencias generales.

1. El presente texto se integra dentro del proyecto del Plan Nacional de I+D+i sobre *Procesos de innovación en ciudades intermedias y desarrollo policéntrico en España* (SEJ2006-14277-C04-01).

Esa creciente percepción se ha reflejado en la demanda de mayores competencias y recursos financieros para los gobiernos regionales y locales. Pero también en la emergencia de una *nueva cultura territorial* que reclama una más efectiva ordenación que favorezca la construcción de un sistema urbano europeo más equilibrado como infraestructura esencial para procesos de desarrollo territorial más inclusivos (Faludi, ed., 2002; Plaza, Romero y Farinós, 2003). Reforzar la dotación de las ciudades en un recurso hoy estratégico como es el conocimiento, impulsar su creatividad y favorecer así procesos de innovación, tanto en el plano económico como social, parece un objetivo aceptado por un creciente número de ciudades de tamaños muy distintos y situadas en contextos regionales heterogéneos. Pero sólo a partir de estudios empíricos capaces de diagnosticar la situación actual de nuestras ciudades desde esa perspectiva y establecer posibles claves explicativas de las notables diferencias existentes entre unas y otras, podrán proponerse estrategias de acción más eficaces.

En ese contexto, la primera parte del texto intenta destacar la importancia del sistema de ciudades para la promoción de un desarrollo regional más equilibrado y sostenible, y centra luego su atención en las ciudades intermedias como lugares estratégicos para el impulso de un mayor policentrismo, destacando sus potencialidades actuales en materia de instalación de empresas, generación de empleo, innovación y calidad de vida, así como algunas de sus limitaciones. A continuación se aborda la posición de las ciudades en la sociedad del conocimiento, a partir de una breve revisión crítica sobre algunos de los conceptos de uso frecuente en la bibliografía internacional, pero la atención se dirige hacia el concepto de *ciudad intermedia innovadora*, sus características y los factores que parecen impulsar o frenar su construcción. Se finaliza con algunas breves reflexiones que apuntan posibles líneas de investigación futura y que excluyen planteamientos de carácter operativo sobre posibles políticas para fomentar el conocimiento y la innovación en ciudades intermedias, importantes pero ajenos al contenido específico de este trabajo. Se trata de un texto que responde a un proyecto de investigación coordinado del Plan Nacional de I+D+i en el que participan geógrafos de diferentes universidades y centros de investigación, con perspectivas diversas, del que no se trata de recoger aquí resultados, sino precisar la arquitectura teórica bajo la que pueden albergarse muchos otros estudios de caso que deberán realizarse en el futuro, ampliando así una base empírica aún insuficiente.

Sistemas urbanos y desarrollo territorial: el resurgir de una temática

El actual proyecto europeo plantea el reto de avanzar en el objetivo de hacer compatibles todo un amplio conjunto de conceptos con implicaciones territoriales directas (integración, convergencia, cohesión, sostenibilidad...), que forman parte del discurso institucional, pero que en ocasiones pueden resultar –hasta cierto punto– contradictorios. Tanto la *Estrategia Territorial Europea* (1999), como los sucesivos *Informes sobre la Cohesión Económica y Social* (1996, 2001, 2004 y 2007), o documentos más recientes como la *Agenda Territorial de la Unión Europea* (2007), han materializado tales planteamientos en un conjunto de propuestas sobre acciones prioritarias que otorgan un protagonismo antes ausente a la actuación sobre los sistemas urbanos como medio de avanzar hacia modelos más equilibrados y sostenibles, pero también hacia la construcción de territorios más innovadores y dinámicos.

Una de las propuestas más repetidas es la búsqueda de un *desarrollo policéntrico*, que frene el secular proceso de concentración espacial, tanto de la población como del empleo, las actividades, la riqueza y el conocimiento en el núcleo central de la Unión Europea. A esa situación se quiere contraponer una estructura territorial más des-concentrada, que pueda aprovechar mejor el potencial económico de las diversas áreas, descentralizar el poder e incrementar la cohesión entre las regiones y en su interior. El policentrismo se entiende, pues, en una triple acepción: como una distribución menos polarizada de la población en grandes aglomeraciones; como un reparto más equilibrado de los centros urbanos de diferente tamaño; y, al mismo tiempo, como un aumento de las relaciones entre esos diversos tipos de ciudades. Localización, tamaño y conectividad son, por tanto, las tres dimensiones a considerar.

Concebida como una “estrategia de ordenación transnacional del espacio comunitario” (Ferrão, 2004) que busca orientar las políticas nacionales en esa materia, la ETE propuso consolidar en la UE un estrato superior de *ciudades mundiales*, capaces de centralizar servicios avanzados de rango superior. Pero también fomentar un sistema urbano regular y equilibrado en su relación rango-tamaño, así como “la creación de redes de ciudades pequeñas en las regiones con menor densidad de población y económicamente más atrasadas” (Comisión Europea, 1999: 22), capaces de cooperar en proyectos comunes relativos a gestión del transporte, logística urbana, colaboración institucional, etc. (Romero y Farinós, eds., 2004; Farinós, 2006).

Objetivo complementario del anterior fue el desarrollo de ciudades dinámicas, atractivas y competitivas, mediante la diversificación de su base económica, la mezcla de funciones y grupos sociales, una gestión inteligente de los recursos disponibles en el ecosistema urbano, así como la protección y valorización de su patrimonio. Tal estrategia, muy genérica en su declaración inicial, se concreta en la dinamización de las ciudades medias y las pequeñas ciudades existentes en las regiones funcionalmente periféricas, donde se consideran la clave para inducir efectos multiplicadores sobre su entorno rural. Según se afirmaba en el documento de la Comisión, “en las regiones rurales con dificultades, sólo estas ciudades están en condiciones de proporcionar infraestructuras y servicios para las actividades económicas de la región y de facilitar el acceso a mercados de trabajo más importantes... las ciudades pequeñas y medianas de estas regiones constituyen centros para desarrollar actividades industriales y de servicios, investigación y tecnología, turismo y ocio” (Comisión Europea, 1999: 26).

Por último, una tercera propuesta consiste en asegurar un acceso equivalente de los territorios a las infraestructuras y al conocimiento. Sin negar la importancia de continuar los tradicionales esfuerzos en la mejora de la accesibilidad física, la percepción de unas sociedades en las que la información y el conocimiento se afirman de modo creciente como recursos estratégicos en el impulso del desarrollo se traduce en la demanda de “sistemas dinámicos de innovación, una transferencia eficaz de tecnología e instituciones para la cualificación de los trabajadores” (*Ibidem*: 31).

Documentos posteriores, como el *Programa de Estudio sobre Planificación Espacial Europea* (2000), desarrollaron la idea de la asociación o cooperación urbano-rural (*urban-rural partnership*), concediendo especial importancia a los potenciales efectos multiplicadores generados por ciertos núcleos urbanos intermedios para dinamizar su entorno próximo y servir de soporte —en forma de servicios, equipamientos e infraestructuras— a iniciativas surgidas en las áreas rurales, ayudando así a diversificar sus economías. Por su parte, el segundo *Informe*

sobre la *Cohesión Económica y Social* también recogió esas propuestas, prestando especial atención a la necesidad de avanzar hacia una economía y sociedad del conocimiento, lo que exige una perspectiva integradora de sus diversas vertientes (formación, investigación y desarrollo, innovación, tecnologías de información y comunicación). Finalmente, el documento sobre *Redes para el desarrollo territorial sostenible del continente europeo. Puentes a través de Europa* (2006) reconoce la función protagonista de las ciudades como “nodos primarios de intercambio nacional y transnacional y de distribución de bienes y servicios”, además de “semillero para la producción de conocimiento, cultura, información e innovación”, insistiendo en la importancia de tender puentes entre las mismas, mediante una densificación de las infraestructuras telemáticas y una más efectiva “interacción entre personas, organizaciones y territorios” (CEMAT, 2006).

La *Agenda Territorial* es, por el momento, el último documento que reafirma la necesidad de incorporar una dimensión territorial explícita en las políticas de la UE, sintetizando buena parte de la literatura oficial de la última década (Comisión Europea, 2007). A diferencia de declaraciones retóricas anteriores, que conforman, sobre todo, una *narrativa espacial* (Richardson y Jensen, 2000: 515), sus firmantes se comprometen a llevar adelante una serie de acciones prioritarias entre 2007 y 2011, que incluyen:

1. Reforzar el desarrollo policéntrico y la innovación a través de redes de regiones urbanas y ciudades, lo que supone reafirmar el protagonismo de éstas como centros potenciales de innovación y desarrollo, apoyando de forma explícita la cooperación entre áreas urbanas.

2. Fomentar nuevas formas de asociación y gobernanza territorial entre áreas rurales y urbanas, centrandó la atención en centros regionales, ciudades pequeñas y medias, hacia las que deben orientarse acciones de promoción específicas que pongan los cimientos de un efectivo partenariado urbano-rural.

3. Promover agrupaciones (*clusters*) regionales para la competencia y la innovación, así como potenciar redes transeuropeas, que propicien la conexión y cooperación entre ciudades, al tiempo que su identidad y especialización dentro del sistema urbano europeo hoy en formación.

En resumen, en el intento de incorporar una efectiva dimensión territorial al proyecto europeo, una de las ideas más consistentes radica en la necesidad de estructurar los territorios no metropolitanos mediante una red de centros urbanos complementarios suficientemente densa y dinámica. Se trata de un reto para las políticas de desarrollo y ordenación territorial, consistente en mejorar la competitividad y la calidad de vida en ese tipo de ciudades, su centralidad y su capacidad de irradiación sobre el entorno rural, así como la construcción de nuevas solidaridades entre las mismas. No obstante, escasean hasta el presente los diagnósticos sobre su situación actual y evolución reciente, potencialidades y limitaciones para acometer con posibilidades efectivas ese difícil reto.

Las ciudades intermedias en el desarrollo de los territorios: ventajas genéricas vs. diversidad de trayectorias

Tanto en el ámbito de la investigación científica como en el de las estrategias de ordenación y desarrollo territorial, en la última década se ha recuperado el interés por un conjunto amplio y heterogéneo de ciudades,

a las que se aplica a menudo la denominación de *ciudades intermedias* propuesta por Gault (1989) y utilizada desde entonces en diversos contextos territoriales (Balbo, 1997; Bellet y Llop, 2000 y 2003).

El concepto de *ciudad intermedia* alude a dos rasgos definitorios que deben entenderse como complementarios. Se trata, por un lado, de centros de tamaño y rango intermedio dentro del sistema urbano, que también pueden actuar como *intermediarios* entre la gran ciudad y los espacios rurales, al ser “susceptibles de generar crecimiento y desarrollo en su entorno próximo y de equilibrar el territorio frente a las macrocefalias metropolitanas” (Vilagrassa, 2000: 1), al ejercer como proveedores de bienes y servicios especializados, tanto para su población como para la de un área más o menos amplia, además de actuar también en algunos casos como centros de la administración pública.

Por lo tanto, no todas las ciudades de tamaño medio o de pequeña dimensión llegan a convertirse, en sentido estricto, en verdaderas *ciudades intermedias*, capaces de desarrollar esas funciones relacionales y dinamizadoras de manera efectiva. No obstante, tal condición sólo puede deducirse tras un examen minucioso de su situación interna y sus relaciones externas, por lo que resulta frecuente considerar inicialmente todas aquellas que, al menos de forma potencial, pueden satisfacer esas condiciones, tal como aquí se hace.

Los estudios sobre sistemas urbanos recurren de forma habitual a establecer umbrales de tamaño poblacional, tanto para separar los núcleos considerados urbanos de los de carácter rural, como para clasificar estos últimos en diferentes estratos, que varían de forma notable según el contexto. Pese al frecuente cuestionamiento de tales umbrales divisorios, la delimitación de ciudades intermedias españolas que sirve de base a esta reflexión incluye aquellas cuya población se sitúa entre los 20.000 y los 250.000 habitantes, opción que cuenta con algunos fundamentos para su justificación. Por una parte, el umbral superior elegido excluye aquellas ciudades que “pueden pretender jugar un papel real a nivel continental”, al considerar que en torno a esa dimensión es frecuente la aparición de funciones capaces de irradiar el influjo de la ciudad más allá de sus fronteras (Rozenblat y Cicille, 2003: 14), siendo también el umbral —en este caso inferior— que sirve de base a la información recogida y analizada hasta el momento por *Urban Audit* (ECOTEC, 2007). Por otra, el umbral inferior busca adecuarse a la realidad del poblamiento en la mitad meridional de la península Ibérica, donde abundan los municipios con más de 10.000 habitantes pero con escaso desarrollo de algunas funciones típicamente urbanas, a los que en ocasiones se identifica como *agrocidades*, expresión de su fuerte componente rural y del peso relativo que aún mantiene el sector primario dentro de la economía local.

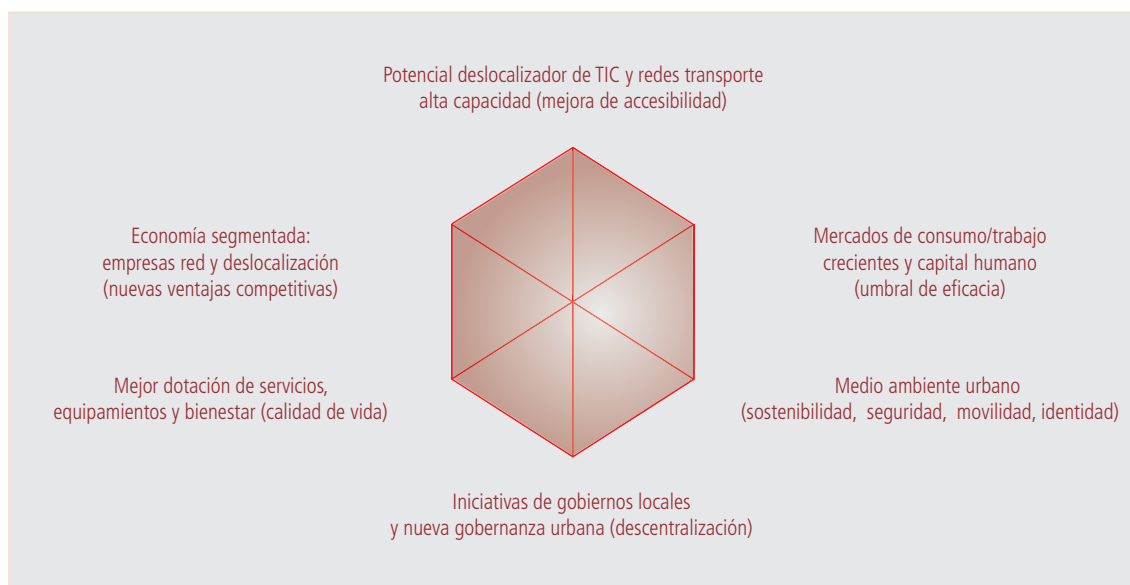
Concebidas tradicionalmente como ciudades subordinadas dentro de los sistemas urbanos nacionales o regionales, ya en los años 60 del pasado siglo se convirtieron en componentes destacados de las políticas de desarrollo regional. Se intentó así evitar la excesiva concentración en grandes ciudades y áreas metropolitanas, que dominaba ese periodo de rápido crecimiento económico e intensas migraciones campo-ciudad, mediante la promoción de ciudades medias, con un tamaño suficiente como para generar economías de aglomeración que hiciesen posibles fenómenos de concentración de segundo nivel. “En un periodo de profunda convicción en la relación entre dimensión urbana y dinamismo demográfico y socioeconómico, parece natural que las ciudades medias se entendieran como las únicas alternativas viables a la concentración en las grandes metrópolis” (Ferrão

et al., 1994: 1125). El impulso a la creación de *polos de desarrollo* tuvo a algunas de esas ciudades como principales destinatarias de las iniciativas oficiales en forma de ayudas fiscales, financieras, implantación de empresas públicas, promoción de suelo o mejora de las infraestructuras de transporte y comunicación.

El interés actual surge, sin duda, en un contexto muy distinto, con unos objetivos que poco tienen que ver con los de ese periodo. Pero de nuevo se plantea la necesidad de conocer mejor las dinámicas actuales de estas ciudades y aplicar estrategias de dinamización que favorezcan la conformación de un territorio policéntrico, además de concentrar esfuerzos para convertirlas en centros de recursos específicos desde los que difundir conocimiento y servicios que puedan dinamizar las áreas rurales circundantes. Esa atención recuperada se manifiesta en una percepción a menudo contradictoria sobre sus oportunidades y limitaciones, tanto para impulsar procesos de desarrollo local, como para favorecer cierto reequilibrio territorial, por comparación con el tradicional protagonismo de las grandes ciudades o las inciertas perspectivas del mundo rural.

Desde la perspectiva del desarrollo, varias son las razones que pueden justificar una opinión favorable sobre las posibilidades efectivas de que estas ciudades mejoren su posición relativa y puedan así cumplir con esas funciones dinamizadoras de su entorno, tal como intenta sintetizar la figura 1.

Figura 1. Ventajas comparativas de las ciudades intermedias para el desarrollo



En primer lugar, la mejora de las infraestructuras de transporte de gran capacidad y, sobre todo, el potencial deslocalizador que tienen las tecnologías de información y comunicación y las redes digitales, hacen posible la intensificación de los procesos de desconcentración selectiva de actividades. Esa mayor accesibilidad permite

desplazar hacia estas ciudades determinadas empresas y empleos que en el pasado mantenían una fuerte tendencia a la concentración espacial por el efecto combinado de las economías externas ligadas a la aglomeración y los altos costes de fricción derivados del desplazamiento a larga distancia de los productos, las personas o la información. La rápida disminución de tales obstáculos no elimina, en absoluto, la influencia del territorio sobre las decisiones de localización, pero sí reduce el significado de las variables espaciales, entendidas tan sólo en términos de distancia, tiempo y coste, aumentando en cambio la importancia de lograr una buena conexión de las ciudades a redes de información y conocimiento.

Al mismo tiempo, la segmentación de tareas que tiene lugar en el seno de numerosas empresas red, multilocalizadas, que desplazan algunas banales y de escaso valor hacia territorios de menores costes o con mercados en expansión, en tanto mantienen las funciones de mayor rango en las metrópolis, dejan ahora un amplio abanico de funciones –tanto productivas como de servicios– que pueden ser rentables y plenamente competitivas en muchas de estas ciudades intermedias. Al mismo tiempo, en los actuales modelos de producción flexible se consolida la presencia de centros especializados en uno o varios *clusters* –industriales o de servicios– constituidos por redes de PYMEs interrelacionadas, que incrementan sus ventajas competitivas y se posicionan en determinados segmentos del mercado a partir de la mejora de eficiencia colectiva asociada a esa forma de organización en red, identificada habitualmente con los conceptos de *distrito industrial* y *sistema productivo local* (Becattini *et al.*, 2003). No por casualidad, buena parte de los casos analizados en España desde esta perspectiva han tenido como protagonistas a ciudades intermedias (Climent, 1997; Alonso y Méndez, coords., 2000; Sánchez Moral, 2003; Alonso, Aparicio y Sánchez, eds., 2004; Sánchez Hernández, 2005; Boix y Galletto, 2006).

En las grandes ciudades, la acumulación de personas y actividades se traduce en un aumento constante de las deseconomías, por la creciente presión sobre el suelo y otros recursos que provoca la competencia de usos, la saturación de las infraestructuras de transporte, los mayores salarios, cargas fiscales y restricciones urbanísticas. Por el contrario, en las ciudades intermedias tales costes suelen resultar inferiores, al tiempo que ya cuentan con suficiente masa crítica como para asegurar unos mercados de consumo y trabajo amplios, diversificados y en expansión, que generan nuevas oportunidades de empleo. En ese terreno, el capital humano más cualificado, que parece sentirse atraído por grandes metrópolis que a las mejores oportunidades de empleo suman un ambiente social, cultural y de amenidades urbanas más cosmopolita, no parece excluir de forma generalizada a estas otras ciudades más pequeñas y la mejora del entorno urbano resulta clave esencial desde dos perspectivas complementarias.

Por una parte, en algunas de esas ciudades se ha producido una mejora notable en la presencia de servicios y equipamientos (empresariales, de ocio y consumo, culturales...) de cierta calidad, lo que no elimina la ventaja comparativa de las metrópolis, pero sí atenúa los fuertes contrastes del pasado. Particular importancia suele otorgarse a la dotación en servicios avanzados, centros de formación superior (universidades, enseñanzas técnicas especializadas...) y centros tecnológicos, que facilitan la formación de los recursos humanos y, en ocasiones, la creación de un ambiente innovador para las empresas. Por otra, las condiciones ambientales y de calidad de vida han gozado siempre de una generalizada opinión favorable a este tipo de ciudades por su menor

huella ecológica y por las externalidades positivas asociadas a su *dimensión humana*: menores costes del suelo y la vivienda, reducción en la densidad, duración y distancia de los desplazamientos diarios, moderando los costes económicos y ambientales derivados, mejores condiciones en materia de conflicto e inseguridad, etc. También en algunas estas ciudades parecen existir mejores condiciones para la generación de un sentimiento de identidad colectiva y un aumento de la participación ciudadana en proyectos destinados a potenciar el desarrollo local en sus diversas manifestaciones (económicas, culturales, etc.).

Por último, los procesos de descentralización política otorgan crecientes competencias y recursos financieros a los gobiernos regionales y locales, convirtiéndolos en potenciales actores destacados de los procesos de desarrollo. La frecuente coincidencia que aquí se produce entre la unidad urbana y la unidad de gestión representada por el gobierno local reduce la complejidad inherente a aglomeraciones metropolitanas donde coexisten diversos gobiernos. Por su parte, como fruto de una cierta difusión de la *cultura de la empresarialidad*, muchos de los gobiernos locales han dejado ya de ser simples administradores, para constituirse también en verdaderos gestores del desarrollo, atravesando así la difusa frontera existente entre lo que Harvey (1989) denominó el *city managerialism* y el *city entrepreneurialism*. Al mismo tiempo, la *cultura de la gobernanza*, también extendida en estos años, favorece una mayor concertación entre actores públicos y privados (empresarios, sindicatos, asociaciones...) en acciones encaminadas, a menudo, a revitalizar su antigua base productiva, la promoción de nuevas actividades, o el fomento de la innovación, convirtiéndose así en un nuevo motor de impulso para las economías urbanas (Filion, 2006).

Como contrapunto a lo anterior, también conviene recordar ciertas debilidades frecuentes en este tipo de ciudades, que pueden actuar como freno a sus posibilidades de desarrollo. En primer lugar, las fuertes tendencias polarizadoras que hoy caracterizan a las actividades industriales y de servicios con mayor intensidad tecnológica y de conocimiento, así como a la industria cultural, muy exigentes en cuanto a recursos del entorno (capital humano, instituciones de I+D+i, servicios de apoyo, etc.), parecen concentrar las ventajas competitivas en un reducido número de grandes metrópolis, dejando en un segundo plano a las de menor dimensión, poco visibles en bastantes casos para los grandes inversores internacionales. En segundo lugar, las ciudades intermedias suelen presentar una dotación de servicios avanzados, trabajadores cualificados y profesionales de alto nivel que, pese a las mejoras recientes, también resulta bastante inferior a las metropolitanas. Todo ello se asocia con una menor densidad y calidad de sus infraestructuras de transporte y comunicación, así como de sus conexiones de rango internacional. Finalmente, no resulta infrecuente la alusión a cierta atonía en el clima de negocios, baja movilidad social y menor diversificación de las oportunidades de empleo, escasas amenidades urbanas, así como presencia de gobiernos locales con pocos recursos económicos y competencias, o posibilidad de relaciones clientelares en el plano político.

Por todo ello, las trayectorias recientes de estas ciudades mantienen divergencias notables, que incluso parecen reforzarse con el paso del tiempo y el incremento de la competencia interurbana. En otros términos, las oportunidades del entorno competitivo actual sólo se activan en aquellas ciudades que muestran capacidad de respuesta para aprovechar sus recursos —o generarlos— en esta nueva situación. Eso exige considerar la presencia

de factores específicos, que permiten a algunas aprovechar mejor sus oportunidades y beneficiarse así de ventajas competitivas dinámicas, inexistentes o poco significativas en el resto.

A diferencia de otros planteamientos, que aún justifican ese diverso comportamiento a partir de factores como el tamaño urbano, el tipo de especialización productiva, la accesibilidad a las vías de gran capacidad o la posición respecto a los principales centros de actividad económica, la tesis que aquí se defiende utiliza otro tipo de argumentos como clave explicativa. Desde esta interpretación, la capacidad que muestran algunas ciudades intermedias para producir, incorporar, intercambiar y aplicar diferentes formas de conocimiento, apoyada en la construcción de redes locales de actores que favorecen la consolidación de procesos de aprendizaje colectivo, junto a su inserción externa en redes supralocales, permiten la consolidación de *ambientes innovadores* capaces de promover no sólo mayor crecimiento y competitividad para sus empresas, sino también un desarrollo más equilibrado y sostenible para el conjunto de la sociedad urbana.

A partir de esta afirmación, surgen dos tipos de cuestiones básicas a considerar en una panorámica de conjunto como la que aquí se pretende. Ante todo, precisar la relación existente entre conocimiento, innovación y desarrollo urbano, de especial importancia en un momento en que la proliferación de metáforas alusivas a esos conceptos genera una frecuente confusión entre las múltiples visiones convergentes. En segundo lugar, lograr cierta aproximación a las claves que subyacen al buen comportamiento reciente de ciertas ciudades, así como a los obstáculos a que se enfrentan otras, abriendo una línea de investigación en la que la geografía urbana puede llevar a cabo aportaciones futuras de evidente interés.

Ciudades, conocimiento e innovación: de las metáforas a la definición de indicadores

En el contexto de los nuevos retos a que se enfrentan nuestras ciudades, asociados a un entorno de rápidos cambios y numerosas incertidumbres, todas necesitan poner en valor sus recursos, de modo especial el conocimiento y la capacidad creativa de sus habitantes y sus organizaciones, en la búsqueda de respuestas innovadoras capaces de mejorar la competitividad de sus empresas, pero también la gestión pública, la calidad de vida de los ciudadanos o la sostenibilidad ambiental. Se trata de sustituir prácticas ineficientes o atender nuevas demandas, aportando soluciones inteligentes, responsables y comprometidas con una mejora del desarrollo en sus múltiples dimensiones. De este modo, frente a visiones de la innovación que muestran un acusado sesgo tecnológico y económico, preocupadas ante todo por la mejora competitiva de las empresas y la inserción de las ciudades en los mercados mundiales, aquí se plantea la necesidad de lo que Bradford (2003) califica como *innovación comunitaria*, destinada también a lograr mejoras en la gestión de los asuntos urbanos, una profundización en la democracia participativa y una más efectiva satisfacción de las necesidades de la población (Méndez, 2002; Maxwell, 2003; Moulaert y Nussbaumer, 2005).

En el transcurso de la última década, la materialización de tales objetivos se ha relacionado a menudo con la posición de las ciudades en el marco de la *sociedad del conocimiento*, objetivo central a promover en la Unión Europea a partir de la denominada *Estrategia de Lisboa* (2000). Su reflejo ha sido la multiplicación de neo-

logismos y metáforas, que pueden quedar resumidos tal como refleja la tabla 1, causa de frecuentes confusiones y debates sobre su significado, origen y consecuencias para las políticas urbanas.

Tabla 1. Ciudades y sociedad del conocimiento: la proliferación terminológica en la década actual

CONCEPTOS	PRINCIPALES REFERENCIAS
<i>Milieu urbain innovateur</i>	Crevoisier y Camagni ,2000
<i>Learning city</i>	OCDE, 2001
<i>Intelligent city</i>	Komninos, 2002 y 2006
<i>Knowledge-based city</i>	Winden, Berg y Pol, 2007
<i>Creative city</i>	Hall, 2000; Florida, 2005
<i>Vital city</i>	Cortright, 2006
<i>Ideopolis</i>	Jones <i>et al.</i> , 2006
<i>Cognitive city</i>	Tusnovics, 2007
Fuente: Elaboración propia	

Ya en el año 2000, la obra colectiva del GREMI inspirada en la teoría del *milieu innovateur* vino a destacar la habitual concentración en las ciudades de este tipo de ambientes constituidos, sobre todo, por PYMEs innovadoras y articuladas en red, aportando ejemplos de urbes de diferente tamaño y estructura que mostraban esa capacidad de innovación orientada hacia una mayor competitividad de las economías locales (Crevoisier y Camagni, eds., 2000). Casi en paralelo, la traslación de las teorías sobre los sistemas de innovación a la escala urbana popularizó el concepto de *learning city*, promovido también desde instancias oficiales (OCDE, 2001), destacando el protagonismo de las empresas, las instituciones de producción y transferencia de la I+D, las universidades y las administraciones públicas en el fomento de una innovación con tendencia a la aglomeración en determinadas ciudades, generalmente de gran tamaño. Asimismo, pretendieron establecer correlaciones espaciales entre las inversiones en proyectos de innovación, o en educación, con los resultados tangibles del proceso innovador (registro de patentes, producción científica...) y con una mejora de la competitividad urbana (aumento de la productividad, capacidad exportadora, etc.).

Desde entonces, puede comprobarse que, con periodicidad casi anual, han aparecido nuevos conceptos que siguen insistiendo en la importancia del conocimiento para la competitividad y la calidad de vida urbanas, pero modificando el enfoque y la atención prestada a las diversas manifestaciones de esa interrelación y el tipo de indicadores más adecuados para su medición. El primero es el de *ciudad inteligente*, propuesto por Komninos

(2002 y 2006); bastante próximo a éste es el de *ciudad del conocimiento*, utilizado por diversos autores, aunque tal vez los trabajos de Winden, Berg y Pol (2007) o Carrillo (2006) sean su mejor síntesis; pero, sin duda, el más difundido y polémico es el de *ciudad creativa*, propuesto por Hall (2000), pero popularizado especialmente por Florida (2002 y 2005), como materialización espacial de su concepción sobre las denominadas *clases creativas*. En los últimos años, el trabajo de Jones, Williams, Lee, Coats y Cowling (2006) sobre la *ideópolis*, o el de Tusnovics (2007) sobre la *ciudad cognitiva*, han aportado algunas matizaciones sobre lo ya conocido, señalando nuevos componentes en la definición de la *inteligencia urbana*, mientras el de Cortright y el *CEOs for Cities* (2006) intenta una síntesis de lo anterior y compara la vitalidad de las principales aglomeraciones urbanas estadounidenses a partir de cuatro tipos de indicadores, relativos a lo que califican como *talented cities*, *innovative cities*, *connected cities* y *distinctive cities*.

No es éste el lugar para pretender un comentario individualizado sobre tales aportaciones, pero sí parece conveniente una breve reflexión sobre algunos efectos provocados por esa inflación terminológica sobre cualquier intento de abordar hoy las relaciones entre la ciudad, el conocimiento y la innovación (Romeiro y Méndez, 2008):

- Esa multiplicación supone, ante todo, cierto abuso de conceptos y términos procedentes de otras ciencias, utilizados de forma superficial. La función habitual y útil de las analogías consiste en aclarar un concepto poco familiar al relacionarlo con otro mejor conocido, mediante una transferencia semántica. No obstante, en este caso conceptos ampliamente trabajados en el ámbito de la psicología, como los de inteligencia, creatividad o cognición, se trasladan como calificativos a la definición de la ciudad sin apenas relación con su significado originario. A menudo, "uno no puede evitar la sospecha de que la función de esas analogías es ocultar las debilidades de la teoría" (Sokal y Bricmont, 1998: 28).

- La *imagen de marca*, que permite diferenciar el *producto* y a su autor en el competitivo mundo académico actual, no se acompaña de idéntica precisión en cuanto al contenido de los conceptos. El resultado es el uso de un mismo término para identificar realidades o concepciones urbanas diferentes, mientras, al mismo tiempo, se observan notorias similitudes en bastantes de los rasgos que identifican a esos tipos de ciudades.

- Un último rasgo común a la mayor parte de esta nueva literatura urbana es que lo esencial de su contenido se dedica más a describir las características que identifican a esos modelos de ciudad y comparar situaciones mediante indicadores estadísticos, que a interpretar con cierta profundidad los factores clave que permitan comprender por qué algunas ciudades tienen una posición o una dinámica reciente más favorable desde esta perspectiva.

Es evidente que esta abundante bibliografía resulta un referente necesario y con aportaciones de notable interés, pero la propuesta interpretativa que aquí se hace presenta ciertos componentes específicos y diferenciados, que conviene precisar.

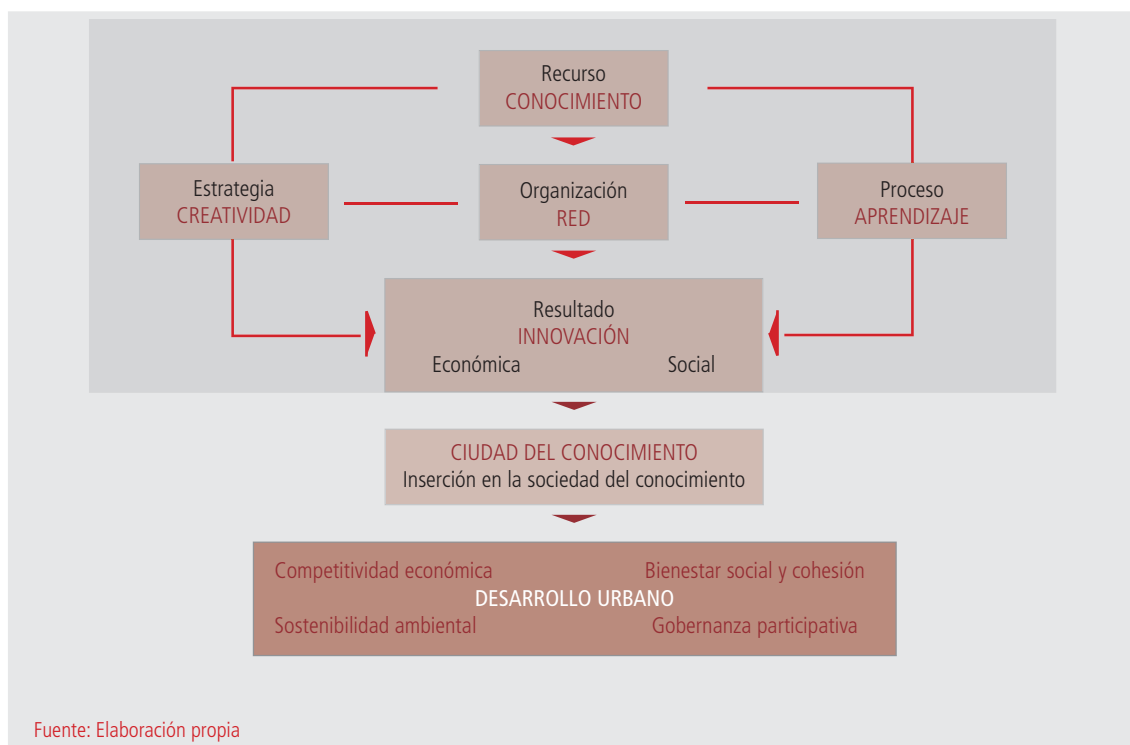
En primer lugar, la mayor parte de los estudios sobre *ciudades del conocimiento*, *inteligentes* y *creativas*, suele centrar su atención en las ciudades-región, considerando que la sociedad y la economía del conocimiento se asocian necesariamente con un umbral de tamaño mínimo, por debajo del cual no se dan las condiciones exi-

gidas para la atracción de talentos, la implantación de actividades intensivas en saber o la ubicación de centros educativos y de investigación de excelencia. Pese a que las externalidades asociadas a la aglomeración establecen evidentes limitaciones a la difusión de determinadas infraestructuras y servicios de calidad, una perspectiva más amplia de las relaciones entre ciudad, conocimiento e innovación no excluye necesariamente a ciudades de tamaño intermedio a la hora de configurarse como *ciudades innovadoras*.

Tal como intenta reflejar de forma gráfica la figura 2, la tesis que aquí se defiende, apoyada no sólo en trabajos anteriores de carácter teórico (Méndez, 2002; Albertos *et al.*, 2004), sino también en la evidencia empírica que surge a partir de diferentes estudios de caso, es que determinadas ciudades –incluidas algunas de rango intermedio– evolucionan hacia lo que aquí se califica como *ciudad innovadora* y, por ejemplo, Bradford (2003) denomina *comunidades de aprendizaje*. En ellas, un conjunto de actores locales de perfiles diversos está generando iniciativas orientadas a aportar nuevas respuestas que puedan favorecer una mejora de la vida local en sus múltiples dimensiones.

El recurso específico que hoy se considera estratégico en este tipo de ciudades es el conocimiento acumulado en su población, sus empresas, sus instituciones públicas y sus organizaciones sociales, que se intenta

Figura 2. Ciudades innovadoras: componentes estructurales



ampliar y, sobre todo, activar a favor del desarrollo. Al mismo tiempo, se detecta un ambiente institucional que favorece la generación de estrategias de respuesta creativas ante los problemas que enfrenta la ciudad, pese al riesgo que conllevan, lo que suele asociarse a la presencia de procesos de aprendizaje, tanto individual como colectivo o social, que dan origen a la llamada *inteligencia compartida*. Para impulsar la creatividad y el aprendizaje resulta necesaria la construcción de múltiples redes locales, tanto formalizadas como de carácter informal, capaces de hacer valer la “fuerza de los vínculos débiles” (Granovetter, 1985) entre participantes con características, estrategias e intereses a menudo diferentes, pero comprometidos en el desarrollo de la ciudad. El resultado será la aparición de procesos de innovación más o menos intensos, pero no sólo en los planos científico, tecnológico o empresarial —que son, con diferencia, los más atendidos por la literatura sobre las *knowledge cities*—, sino también en el ámbito de la sociedad y las instituciones locales, aportando soluciones inteligentes a la resolución de problemas tradicionales o nuevos. En este último sentido, consideramos que una *ciudad innovadora* será aquella en la que todo lo anterior contribuye a su sostenibilidad social (Polèse y Stren, 2000) al traducirse no sólo en una buena inserción dentro de la sociedad del conocimiento y de la información, sino también en mejoras tangibles que afectan a su competitividad económica, la elevación del bienestar y de la cohesión social, la reducción del impacto ambiental y la mejora de la calidad de vida, o una gobernanza más participativa y eficaz, basada en la definición de objetivos estratégicos compartidos.

El negativo de estas afirmaciones será considerar que aquellas ciudades intermedias donde se constata la debilidad o inexistencia de tales procesos quedarán al margen de esa trayectoria innovadora. Eso no significa necesariamente su declive, pues son posibles formas de crecimiento ligadas a la explotación temporal de algún recurso local (el turismo, el suelo urbanizable o las buenas comunicaciones, por ejemplo). Pero sí significa una mayor fragilidad frente a cambios en el entorno y decisiones foráneas, así como una menor atención a determinados componentes del desarrollo local que pueden provocar efectos como el agravamiento de los problemas de exclusión y fractura social, el incremento de la huella ecológica urbana, etc.

Trasladar esta interpretación al análisis de ciudades intermedias, para poder diagnosticar su situación actual, exige el recurso al trabajo de campo y el uso de técnicas cualitativas de investigación a partir de la utilización de un esquema argumental como el aquí esbozado. Pero también resulta de utilidad la realización de análisis comparativos que permitan la situación de unas ciudades respecto a otras, o su evolución en el tiempo, cuestión para la que es esencial poder identificar algunos indicadores estadísticos significativos de lo que se quiere comparar y disponibles a escala local. La figura 3 resume esa propuesta de indicadores básicos, que sintetiza dos tipos de enfoques que confluyen en este planteamiento de lo que debe ser una *ciudad innovadora*.

En la mayoría de estudios que relacionan la ciudad con la sociedad del conocimiento se hace referencia a cuatro tipos de componentes representativos de su grado de inserción en la misma.

El primero de ellos es su dotación en *capital humano*, recurso territorial específico destacado ya por Jacobs (1961) como motor de la creatividad urbana, que puede aumentarse mediante inversiones en educación y movilizarse para elevar la productividad del trabajo, y que cobra nuevo protagonismo en la bibliografía reciente. En la perspectiva actual, ese concepto —sustituido en ocasiones por términos como los de *talento* o *clases*

Figura 3. Indicadores para la identificación de ciudades innovadoras



creativas (Florida, 2002)– se asocia a una destacada presencia en la ciudad de población con niveles educativos elevados, junto a una estructura ocupacional con elevada proporción de grupos profesionales altamente especializados, junto a profesionales de la cultura y las artes. Esas dos dimensiones son complementarias, pues una población con alto nivel de formación sólo se *activará* de forma plena si la base económica de la ciudad permite la generación de empleos de calidad para esos grupos profesionales, evitando así dos riesgos visibles en ciertas ciudades como son su emigración o la sobrecualificación, al ocupar puestos de trabajo con exigencias muy por debajo de sus potencialidades. Tal como afirmaba un informe de la OCDE a ese respecto, “el aprendizaje individual a través de los diferentes niveles de la enseñanza oficial y de formación proporciona una base esencial para los procesos de innovación, pero no garantiza en modo alguno que las innovaciones realmente se producirán” (OCDE, 2001: 16).

Un segundo componente se relaciona con la presencia de determinados sectores de actividad en la ciudad, capaces de conformar una economía del conocimiento compuesta por cuatro tipos de *clusters innovadores* (Wu, 2005). Están, por un lado, las industrias de alta intensidad tecnológica, que incluyen todas las vinculadas a la producción de TIC, junto a otras como la aeronáutica, la farmacéutica o la fabricación de instrumentos de precisión y óptica. Otro grupo lo constituyen los servicios avanzados (informáticos, de telecomunicación, ingeniería y consultoría, investigación y desarrollo tecnológico, publicidad...), que realizan tareas de alto valor añadido,

muchas veces externalizadas por la propia industria. A éstos se suman otra serie de servicios, también intensivos en conocimiento y con destacada presencia de profesionales cualificados, como la sanidad, la educación o el sector financiero. Pero la mayor novedad de los últimos años ha sido el protagonismo adquirido por las denominadas *industrias creativas* que, según Howkings (2001), incluyen aquellas productoras de bienes o servicios que deben estar protegidos por leyes de propiedad intelectual, ya se trate de bienes culturales tradicionales (edición de libros, prensa y revistas, producción musical y audiovisual, diseño y moda, archivos, museos y bibliotecas...), o relacionados con las nuevas tecnologías digitales (productos multimedia e infográficos, videojuegos...).

Uno de los marcos teóricos que mayor influencia ha ejercido, desde la pasada década, en el ámbito aquí abordado, es el relativo al *sistema de innovación* (Cooke y Morgan, 1998), que en el ámbito de los estudios urbanos, dio origen al concepto de *learning cities*, entendidas como "sistemas virtuosos de innovación" (OCDE, 2001: 11). Para construir un sistema local de innovación se necesitan organizaciones dedicadas a la producción de conocimiento o su transferencia desde el exterior, así como a su difusión a través del sistema educativo; se necesitan empresas con cierta solidez y voluntad de innovación, capacidad de riesgo y posibilidades materiales de aplicar ese conocimiento a mejoras en sus productos o servicios, sus procesos de trabajo o sus formas de organización y gestión; se necesitan gobiernos capaces de favorecer la creación de un ambiente de confianza y estabilidad, propicio al surgimiento de iniciativas innovadoras y que apoyen la financiación de proyectos concretos; y se necesitan vínculos efectivos entre todos ellos, capaces de posibilitar sinergias y procesos acumulativos. En consecuencia, un primer indicador a considerar será el número de actores de la innovación y la existencia de instituciones estables destinadas a potenciar su colaboración, así como su participación en proyectos de innovación. Complementario a esto serán los resultados derivados de ese esfuerzo innovador, en forma de patentes y modelos de utilidad registrados, certificaciones de calidad obtenidas por empresas y organizaciones locales, capacidad exportadora, etc.

Un último componente habitual de las ciudades del conocimiento es la presencia de una elevada *conectividad digital*, apoyada en el desarrollo de las tecnologías de información y comunicación (TIC), vehículos hoy considerados esenciales para la circulación de información y conocimiento codificado, tanto en el interior de la ciudad como con el exterior, base para la creación de comunidades virtuales. De ahí que los indicadores relativos a la presencia de infraestructuras de comunicación de banda ancha, la densidad de los flujos electrónicos y la proporción de usuarios de tales tecnologías sobre la población total, resulten hoy de uso bastante frecuente.

Todo este conjunto de indicadores permite lograr una aproximación significativa al diagnóstico de la situación que caracteriza a cada ciudad en relación con la sociedad y la economía del conocimiento. Pero no debe caerse en planteamientos deterministas que supongan como consecuencia necesaria una elevación generalizada de su desarrollo a medida que mejoran la cualificación de sus recursos humanos, la presencia de sectores intensivos en conocimiento, los resultados asociados a la innovación empresarial o las redes digitales de interconexión. Pese a suponer un potencial indudable para lograr un mejor desarrollo, su utilización efectiva dependerá de para qué y para quién se genera, difunde y aplica ese conocimiento (Hudson, 2008: 283). En consecuencia, la identificación de una ciudad como innovadora desde el enfoque aquí propuesto exigirá considerar también su situación respecto a otros indicadores habituales en los estudios sobre desarrollo territorial, que han sido ya objeto de un

comentario más detallado en una publicación anterior (Méndez, Michelini y Romeiro, 2006), lo que permite ahora ser particularmente breve.

Una ciudad innovadora será aquella que utiliza su stock de conocimiento y capacidad de aprendizaje para mejorar su *competitividad económica*, lo que puede reflejarse en una evolución positiva de la actividad (PIB, inversión...) y del empleo, así como una elevada natalidad empresarial, reflejo de su potencial para generar iniciativas emprendedoras o atraer inversiones del exterior. Similar importancia tendrá la traslación de ese dinamismo económico a un aumento de la renta y una mejora tangible de los niveles de *bienestar social*, al aumentar la atención a las necesidades de la población mediante la dotación de equipamientos y servicios sociales, junto a la paralela moderación de los contrastes sociales y espaciales internos, derivados de una desigual distribución de oportunidades y recursos. El esfuerzo innovador debe reflejarse, asimismo, en el plano de la *sostenibilidad ambiental*, consiguiendo una moderación en los niveles de consumo y un uso más eficaz de la energía y otros recursos naturales, así como un menor impacto derivado de la actividad urbana y una mejor gestión de los recursos patrimoniales disponibles. Finalmente, una ciudad innovadora se define por una *gobernanza participativa*, propia de un espacio articulado y activo, en donde un elevado número de actores locales, tanto públicos como privados, han establecido cauces estables de participación orientados hacia una gestión estratégica de la ciudad, al tiempo que se constata también un interés por mejorar su conexión a redes supralocales de características diversas, que puedan reforzar el potencial local para el desarrollo.

La construcción de ciudades intermedias innovadoras: algunos posibles factores explicativos

Además del interés científico que puede suponer la identificación de las claves que potencian o frenan la innovación, conocer la forma en que las ciudades pueden mejorar su creatividad y reforzar sus procesos de aprendizaje social para dinamizar su economía y aumentar, al tiempo, la calidad de vida constituye hoy una preocupación prioritaria de numerosos responsables públicos en las diferentes escalas de gobierno.

Puede aceptarse que, de forma genérica, “las ciudades son crisoles donde las experiencias radicales se convierten en convenciones... Son las incubadoras mundiales de la innovación, gracias a la masa crítica, la diversidad y la riqueza de interacciones que ofrecen” (Savitch y Kantor, 2002: 3). No obstante, cualquier mirada superficial sobre la situación y evolución reciente de nuestras ciudades pone en evidencia una capacidad muy desigual para dotarse de recursos de conocimiento, atraer el talento, promover respuestas creativas y traducir todo ello en innovaciones significativas, con impacto sobre diversos aspectos de su realidad.

Se trata, pues, de un fenómeno no aleatorio, sino localizado, que no puede asociarse tan sólo a una cuestión de escala —que la circunscribiría a las grandes ciudades, excluyendo al resto— ni a la simple proximidad física entre actores locales —que la generalizaría—, sino que exige una interpretación más compleja. Las trayectorias seguidas por las ciudades que registran una evolución más favorable desde la doble perspectiva de la innovación y el desarrollo son bastante diversas, lo que excluye la existencia de un modelo único, enfrentado a experiencias múltiples, surgidas a partir de historias locales y contextos nacionales y regionales heterogéneos. No obstante, de

los casos estudiados también pueden deducirse ciertas lógicas comunes y la presencia de una serie de factores prioritarios, que deberán ser contrastados, matizados o replanteados a partir de nuevas investigaciones que permitan contar con una base empírica más consistente.

A diferencia de estudios previos, que se basaban en la experiencia derivada del análisis sobre sistemas productivos locales (Albertos *et al.*, 2004), cinco parecen ser esos factores sobre los que centrar la atención sobre ciudades concretas. La construcción de ciudades intermedias innovadoras parece asociarse con la capacidad para generar e incrementar toda una serie de *recursos específicos*, activados y puestos en valor por un conjunto de *actores locales* con capacidad de liderazgo. A eso debe añadirse la presencia de un *marco institucional* apropiado, que propicie, entre otras cosas, la consolidación de *redes locales de cooperación*, presentes en el impulso de las innovaciones y de una mejor inserción exterior. Un último factor de impulso, no por ello menos importante, será la presencia de gobiernos proactivos y de una *gobernanza participativa y multiescalar*, atenta a la gestión eficaz de los asuntos públicos y la promoción de iniciativas y acuerdos.

El primer punto de encuentro entre todas las experiencias que pueden calificarse como de *éxito*, al menos en términos relativos, es la decisión y el esfuerzo por promover estrategias locales de respuesta *desde el interior* de la propia ciudad, más allá de su tamaño, su posición en el sistema urbano, o su accesibilidad a los principales centros de gravedad de la economía. Eso supone la presencia de individuos u organizaciones, tanto del sector público, el ámbito de las empresas o la sociedad civil, con voluntad y capacidad para promover acciones orientadas hacia la mejora de su competitividad y de la calidad de vida de los ciudadanos, a los que puede aplicárseles la denominación genérica de *actores urbanos* (Gumuchian *et al.*, 2003).

Frente a visiones que intentan explicar la organización y dinamismo de los territorios mediante la referencia exclusiva al impacto de procesos estructurales (la globalización, la revolución tecnológica, la integración europea...), o a una suma de acciones individuales aisladas y pretendidamente racionales, este enfoque destaca la importancia de individuos y organizaciones que, a partir de sus decisiones –condicionadas siempre por el marco estructural existente y su propia percepción–, ejercen un efecto determinante sobre la construcción de las realidades urbanas. Por ello, identificar qué actores operan en la ciudad, sus características, intereses y valores, los mecanismos que guían el proceso de decisión, las estrategias que aplican para alcanzar sus objetivos o sus posibles interacciones (colaboración, competencia, conflicto) son aspectos relevantes en el análisis de la innovación y el desarrollo urbano.

En consecuencia, las ciudades intermedias con capacidad de innovación deben contar con una presencia significativa de actores implicados en la promoción de iniciativas, pudiendo señalarse a ese respecto dos ideas centrales. En primer término, el paso del individuo a la organización resulta necesario para asegurar que esa presencia resulte duradera y genere procesos acumulativos a medio plazo, cuestión no resuelta cuando las iniciativas están muy personalizadas. A su vez, resulta esencial la capacidad de liderazgo que sean capaces de demostrar, tanto para desencadenar los procesos de innovación como para guiarlos, a partir de un buen conocimiento de la realidad y de su capacidad para tejer vínculos entre personas y organizaciones diversos, internos y externos, con intereses no necesariamente coincidentes.

Toda ciudad cuenta con una serie de recursos potenciales, que suponen otras tantas formas de capital con que *financiar* procesos de innovación capaces de mejorar su situación de desarrollo. Los conceptos de capital natural, humano, infraestructural, financiero, patrimonial o social, resumen esa diversidad de recursos, cuyo stock resulta muy variable según ciudades. No obstante, ese concepto de *recurso territorial* no precisa qué elementos incluir en tal denominación o por qué ciudades de tamaño parecido que, en apariencia, podrían ofrecer un nivel de recursos bastante similar, muestran una capacidad efectiva de innovación muy desigual.

La causa principal puede corresponder a la desigual presencia de recursos construidos por la sociedad local, por lo que resultan específicos del ámbito donde surgen. La ciudad se entiende así como construcción social en donde, a partir de unas dotaciones iniciales variables, algunas son capaces de generar un escenario favorable a la innovación mediante la movilización de *recursos específicos*, difíciles de encontrar en otras, creando así unas condiciones sólo entendibles en relación con ese ámbito. Entre los principales recursos específicos, que deben convertirse en *activos* movilizados por la sociedad local, se encuentran algunos de carácter infraestructural (servicios avanzados, equipamientos para la innovación, centros educativos...), junto a otros productivos (estructura empresarial heredada, cultura empresarial...) o patrimoniales (paisaje urbano, ambiente natural...). No obstante, tal como ya se ha comentado, el saber acumulado en la población –formalizado o no a través de una titulación oficial– y en las organizaciones locales (desde la universidad u otros centros de formación especializada y de innovación, a la administración pública o las empresas) es hoy el recurso específico más valorado.

Un tercer factor relevante a considerar es el entorno institucional, directamente vinculado al concepto de *capital social* y entendido aquí en los planos cultural, actitudinal y organizativo. En ese sentido, puede afirmarse que las ciudades con mayor *densidad institucional* presentan ciertos valores culturales y reglas implícitas de comportamiento colectivo, pero también un conjunto de normas y códigos de comportamiento favorables al desarrollo de iniciativas innovadoras y a procesos de aprendizaje colectivo.

Tal situación puede propiciar un mayor *anclaje territorial* de las empresas, al tratarse de recursos difíciles de encontrar en otras localizaciones y generador de ventajas competitivas. Pero, más allá de una perspectiva exclusivamente económica, favorecerá que las ciudades no sean “prisioneras de su pasado” por la presencia de cierta “esclerosis institucional” (Florida, 2002: 303), que dificulta una adaptación flexible a los cambios constantes que tienen lugar en el entorno. Por el contrario, en otras ciudades intermedias de las regiones periféricas, el marco institucional existente aún no favorece la construcción de este tipo de recursos, ante la escasa implicación de los poderes públicos y otros actores locales en la innovación y el desarrollo, un individualismo excesivo que dificulta la transferencia de información y la realización de proyectos compartidos, una escasa movilización social y una cultura local favorecedora de inercias, clientelismos u otras actitudes poco propicias a las iniciativas y al cambio.

Las formas duraderas y estables de innovación local suponen también la presencia de redes de cooperación constituidas por actores locales múltiples, que a su proximidad espacial unen la cultural, asociada a códigos y lenguajes comunes, capaces de intercambiar conocimiento tácito y explotar conjuntamente ideas de procedencia diversa, además de compartir recursos y riesgos. Se generan así verdaderas *comunidades culturales cooperativas*, caracterizadas por su diversidad interna y la densidad de interacciones entre sus miembros, que funcionan

como ambientes favorables para que surjan respuestas innovadoras, lo que “permite acumular un capital social, intelectual y político que se convierte en un recurso” (Healey, 1997: 311).

Como resultado de la influencia ejercida por la noción marshalliana de *distrito industrial*, o la más genérica de *sistema productivo local*, esta importancia de las redes locales fue inicialmente estudiada en el caso de las actividades económicas de la ciudad, identificando tanto las interrelaciones de carácter mercantil (vínculos proveedor-cliente, subcontratación...), como las situadas al margen del mercado (acuerdos de colaboración formales o informales, intercambio de información, etc.). Se prestó así especial atención a aquellas ciudades especializadas –sobre todo en actividades industriales– y cuya estructura productiva se basa en la presencia de redes de pequeñas empresas de origen local, en torno a una cadena productiva o *cluster* determinado, con predominio de relaciones no jerárquicas de tipo horizontal y una acusada división interna del trabajo, generadoras de un elevado volumen de externalidades capaces de elevar su eficiencia colectiva.

Pese a que el modelo clásico fijó su atención en núcleos monoespecializados, es evidente que numerosas ciudades intermedias cuentan con economías diversificadas, en las que pueden coexistir varios sistemas de empresas que no sólo comparten una misma cuenca de empleo, sino que se articulan en torno a diversos productos o servicios (el automóvil, el calzado, el turismo o las industrias culturales, por ejemplo) formando así más de un *cluster* de empresas interdependientes. También en estos casos, una efectiva organización de tipo sistémico –al menos en alguno de ellos– puede generar los mismos beneficios, al reducir los costes de transacción entre las empresas, facilitar el acceso a información y conocimiento estratégico sobre procesos, tecnologías, nuevos productos y mercados, y, con ello, racionalizar la producción (Alves, Marques y Saur, 2004).

No obstante, frente a visiones demasiado sesgadas de la realidad urbana, puede afirmarse que las relaciones sociales de cooperación, que permiten construir un verdadero sistema local, entendido como integrador flexible de conocimientos y organización, permiten generar un *capital social*, particularmente necesario allí donde existen déficits estructurales como los que suelen padecer numerosas ciudades intermedias de las regiones periféricas. Se trata, por tanto, de generar *coaliciones de desarrollo* –a veces definidas con el galicismo de *partenariados*– entre grupos con características, intereses y poder de actuación muy distintos, pero que confluyen en acciones concretas de dinamización urbana de interés común. Su solidez aparece muchas veces asociada a un proceso de consolidación por pasos sucesivos, a partir de proyectos concretos y avanzando hacia la conformación progresiva de redes multisectoriales, con objetivos amplios.

La importancia de una gestión concertada de la ciudad obliga a finalizar con una breve reflexión sobre el gobierno de la misma y sobre algunos debates surgidos al respecto. El creciente protagonismo concedido a los gobiernos locales en la resolución de problemas específicos que afectan a la vida diaria de sus ciudadanos, así como en la promoción del desarrollo, no debe suponer, en ningún caso, ignorar la importancia de otras instancias políticas superiores en la actual organización multiescalar del Estado (Brenner, 1999).

En esta nueva forma de gobernanza, la importancia del gobierno central se mantiene como generador de un contexto institucional estable y garante de los equilibrios básicos (en los ámbitos macroeconómico, de cohesión social, ordenación territorial, etc.) que hacen posible la innovación y el desarrollo en todo su territorio. Esa

presencia, opuesta a propuestas liberalizadoras y privatizadoras que a veces se acogen bajo un discurso en apariencia similar, es compatible con un gobierno multinivel que redistribuya funciones, responsabilidades y recursos, si bien no todos los gobiernos locales los utilizarán en beneficio del mismo tipo de objetivos (Romero y Farinós, eds., 2006). Así pues, contraponer las políticas sectoriales, impulsadas *desde arriba*, a las de carácter horizontal, impulsadas *desde abajo*, supone una visión obsoleta aunque, a menudo, resistente al cambio, enfrentada al reto de mejorar la circulación de información y la coordinación entre esos diferentes niveles de gobierno.

En un mundo cada vez más interdependiente, también parece conveniente lograr una mejor comunicación y colaboración de las administraciones locales con otras que enfrentan similares problemas, aspecto en el que la construcción de redes de ciudades parece un medio útil y de prometedor futuro, más allá de una simple moda pasajera. De este modo, las redes interurbanas pretenden generar nuevas potencialidades para sus miembros para “ser capaces de afrontar los desafíos comunes, neutralizando las limitaciones que el proceso de mundialización trae aparejadas, esto es, un incremento de la competencia entre territorios y entre ciudades” (Haas y Riera, 2005: 26).

Consideraciones finales

Señala Morin (1997: 31) que, a menudo, “la metodología dominante produce oscurantismo porque ya no hay asociación entre los elementos disjuntos del saber y, por tanto, tampoco posibilidad de engranarlos y de reflexionar sobre ellos”. En tal sentido, la propuesta que fundamenta este texto pretende que la integración entre diferentes líneas de investigación, como son las relativas a los sistemas urbanos, la ordenación y el desarrollo territorial, por un lado, y los territorios innovadores en el contexto de la sociedad del conocimiento, por otro, puede aportar una nueva mirada al análisis de cuestiones hoy estudiadas por diferentes grupos de profesionales, que apenas se benefician de fenómenos de *fertilización cruzada* que rentabilicen las aportaciones hechas en un ámbito para la renovación del otro.

El interés por las ciudades de rango intermedio dentro del sistema urbano, mencionadas a menudo en relación con el ya tópico objetivo de un mayor policentrismo, exige una profundización en el conocimiento de su evolución reciente, potencialidades y debilidades actuales y, sobre todo, posibles claves explicativas de sus diversas trayectorias desde la perspectiva del desarrollo. Tanto en la fase de diagnóstico como, sobre todo, en una mejor comprensión de los procesos de desarrollo urbano, los conceptos de conocimiento, aprendizaje, creatividad o innovación pueden aportar una nueva mirada sobre componentes relevantes de la realidad urbana, mientras las teorías sobre los factores que potencian o frenan la construcción de territorios innovadores son una herramienta que puede hacer bastantes aportaciones, más allá de su uso inicial relacionado con la interpretación de los sistemas productivos.

Uno de los objetivos del texto ha sido mostrar la proliferación de términos que vinculan la ciudad con este tipo de cuestiones durante la última década, reflejo del interés suscitado, pero causa, también, de cierta confusión en su uso. De todo ello, se ha prestado especial atención a diferenciar lo que suele identificarse bajo

la denominación de *ciudades del conocimiento*, frente a lo que aquí se ha calificado como *ciudades innovadoras*. Mientras en el primer caso la atención se centra en los recursos de conocimiento con que cuenta la ciudad (capital humano y *clusters* innovadores), la complejidad y resultados de su sistema de innovación o la densidad de redes digitales, en el segundo se considera que todo ello no es sino un potencial que sólo si se aplica a una mejora paralela de su competitividad económica, del bienestar de su población, la sostenibilidad y una gobernanza más participativa, generará verdadero desarrollo.

Este planteamiento supone incidir en el debate sobre la innovación y sus diversas interpretaciones, a partir de la idea defendida por Maxwell (2003: 9) de que “la innovación es un proceso social en el que el lugar, la gente y las redes sociales resultan esenciales”, pudiendo aplicarse no sólo al ámbito de la producción científica o de la economía local, sino al conjunto de elementos que definen la realidad urbana. En ese sentido, el objetivo de impulsar estrategias más creativas que favorezcan una mayor tasa de innovación también se relaciona con un mejor gobierno de las ciudades. Por ello, las políticas orientadas a promover la creación o consolidación de instituciones dedicadas a la producción o difusión del conocimiento, favorecer el aprendizaje individual y colectivo, financiar proyectos en esa dirección o incentivar la formación de redes locales y supralocales, tanto basadas en infraestructuras digitales de alta capacidad, como en el contacto directo entre personas y organizaciones, cobran creciente significado.

Puede afirmarse que “la reflexión sobre las sociedades del conocimiento y su edificación permite replantearse el propio concepto de desarrollo” (UNESCO, 2005: 20) y las ciudades intermedias resultan un ámbito de particular interés para conocer y comprender mejor su efectiva traslación a los diferentes componentes del desarrollo urbano, más allá de la retórica oficial o las abstracciones de la teoría. También para aportar conclusiones operativas sobre posibles puntos de apoyo para su impulso y buenas prácticas, que puedan orientar nuevas políticas y estrategias de acción. La geografía urbana tiene en esta temática muchas aportaciones que hacer en los próximos años, en confluencia con otras perspectivas complementarias, superando así difusas fronteras en aras de una visión más sintética e integradora, capaz de aproximarse mejor a esa *complejidad organizada* que es siempre la ciudad.

Bibliografía

- ALBERTOS, J.M.; CARAVACA, I.; MÉNDEZ, R. y SÁNCHEZ, J.L. (2004): "Desarrollo territorial y procesos de innovación socioeconómica en sistemas productivos locales". En J.L. Alonso et al. (edit.), *Recursos territoriales y geografía de la innovación industrial en España*. Ediciones Universidad de Salamanca, Salamanca, pp. 15-60.
- ALONSO, J.L. y MÉNDEZ, R. (coords.) (2000): *Innovación, pequeña empresa y desarrollo local en España*. Madrid, Civitas.
- ALONSO, J.L.; APARICIO, L.J. y SÁNCHEZ, J.L. (eds.) (2004): *Recursos territoriales y geografía de la innovación industrial en España*. Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca.
- ALVES, J.; MARQUES, M.J. y SAUR, I. (2004): "O papel das redes de cooperação na promoção da inovação e na modernização de clusters. O caso do projecto Casa do Futuro". *Revista Portuguesa de Estudos Regionais*, 6: 27-41.
- BALBO, M. (1997): *Ciudades intermedias y gestión urbana en Europa*. Santiago de Chile, CEPAL.
- BECATTINI, G.; BELLANDI, M.; DEI OTATTI, G. y SFORZI, F. (2003): *From industrial districts to local development. An itinerary of research*. Cheltenham, Edward Elgar.
- BELLET, C. y LLOP, J.M. (2003): *Ciudades intermedias. Perfiles y pautas*. Lleida, Editorial Milenio.
- BELLET, C. y LLOP, J.M. (eds.) (2000): *Ciudades intermedias: urbanización y sostenibilidad*. Lleida, Editorial Milenio.
- BOIX, R. y GALLETTTO, V. (2006): "Sistemas locales de trabajo y distritos industriales marshallianos en España". *Economía Industrial*, 359: 165-184.
- BRADFORD, N. (2003): *Des villes et des collectivités qui fonctionnent: pratiques innovatrices, politiques habilitantes*. Ottawa, Canadian Policy Research Network.
- BRENNER, N. (1999): "Globalisation as reterritorialisation: the re-scaling of urban governance in the European Union". *Urban Studies*, 36 (3): 431-452.
- CARRILLO, J.C. (ed.) (2006): *Knowledge cities. Approaches, experiences and perspectives*. Oxford, Elsevier.
- CEMAT (2006): *Redes para el desarrollo territorial sostenible del continente europeo. Puentes a través de Europa*. Luxemburgo, Comisión Europea.
- CLIMENT, E. (1997): "Sistemas productivos locales y distritos industriales: el caso de España". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 24: 91-106.
- COMISIÓN EUROPEA (1999): *Estrategia territorial europea. Hacia un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio de la UE*. Luxemburgo, Comunidades Europeas.
- COMISIÓN EUROPEA (2007): *Agenda Territorial de la Unión Europea*. Luxemburgo, Comisión Europea.
- COOKE, P.N. y MORGAN, K. (1998): *The associational economy: firms, regions and innovation*. Oxford, Oxford University Press.
- CORTRIGHT, J. (2006): *City Vitals. CEOs for Cities* (<http://www.ceosforcities.org/newsroom/news/files/CEOs.CityVitals.pdf>).
- CREVOISIER, O. y CAMAGNI, R. (eds.) (2000): *Les milieux urbains: innovation, systèmes de production et ancrage*. Neuchâtel, EDES.
- ECOTEC (2007): *State of european cities report. Adding value to the European Urban Audit*. Luxemburgo, Comisión Europea.
- FALUDI, A. (ed.) (2002): *European spatial planning*. Cambridge, MA, Lincoln Institute of Land Policy.
- FARINÓS, J. (2006): "La Estrategia Territorial Europea en el nuevo paradigma de la territorialidad". En A. Tarroja y R. Camagni (coords.), *Una nueva cultura del territorio*. Barcelona, Diputació de Barcelona, Xarxa de Municipis.

- FERRÃO, J. (2004): "A emergencia de estratégias transnacionais de ordenamento do território na União Europeia: reimaginar o espaço europeu para criar novas formas de governança territorial?". *Revista EURE*, Santiago de Chile, XXIX, 89: 43-61.
- FERRÃO, J.; BRITO HENRIQUES, E. y OLIVEIRA DAS NEVES, A. (1994): "Repensar as cidades de média dimensão". *Análise Social*, XXIX, 129: 1123-1147.
- FILION, P. (2006): "Gouvernance urbaine et aménagement: enjeux en emergence". En D.G. Tremblay y R. Tremblay (dirs.), *La compétitivité urbaine à l'ère de la nouvelle économie*. Presses Universitaires du Québec, Montreal, 369-384.
- FLORIDA, R. (2002): *The rise of the creative class: and how it's transforming work, leisure, community, and everyday life*. Nueva York, Basic Books.
- FLORIDA, R. (2005): *Cities and the creative class*. Nueva York, Routledge.
- GAULT, M. (1989): *Villes intermédiaires pour l'Europe?* París, Syros Alternatives.
- GRANOVETTER, M. (1985): "Economic action and social structure: the problem of embeddedness". *American Journal of Sociology*, 91, 3: 481-510.
- GUMUCHIAN, H.; GRASSET, E.; LAJARGE, R. y ROUX, E. (2003): *Les acteurs, ces oubliés du territoire*. París, Anthropos.
- HAAS, C. y RIERA, P. (2005): "Territorios locales en la sociedad de las redes". *Xeográfica*, 4: 25-36.
- HALL, P. (2000). "Creative cities and economic development". *Urban Studies*, 37 (4): 639-649.
- HARVEY, D. (1989): "From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism". *Geografiska Annaler*, 71B, 1: 3-18.
- HEALEY, P. (1997): *Collaborative planning: shaping places in fragmented societies*. Vancouver, UBC Press.
- HOWKINGS, J. (2001). *The creative economy – How people make money from their ideas*. Allen Lane, The Penguin Press.
- HUDSON, R. (2003): "European integration and new forms of uneven development. But not the end of territorially distinctive capitalism in Europe". *European Urban and Regional Studies*, 10 (1): 49-67.
- HUDSON, R. (2008): "La economía de aprendizaje, la empresa de aprendizaje y la región de aprendizaje: un análisis comprensivo sobre los límites del aprendizaje". En V.R. Fernández, A. Amin y J.I. Vigil (eds.), *Repensando el desarrollo regional. Contribuciones globales para una estrategia latinoamericana*. Buenos Aires, Miño y Dávila: pp. 267-288.
- JACOBS, J. (1961). *The death and life of great American cities*. Nueva York, Random House.
- JAMBES, J.P. (2001): *Territoires apprenants. Esquisses pour le développement local du XXIe siècle*. París, L'Harmattan.
- JONES, A.; WILLIAMS, L.; LEE, N.; COATS, D. y COWLING, M. (2006). *Ideopolis: Knowledge City-Regions*. Bristol, University of Bristol.
- KOMNINOS, N. (2002). *Intelligent Cities: Innovation, Knowledge Systems and Digital Spaces*. Londres, Sponpress.
- KOMNINOS, N. (2006). "The architecture of intelligent cities". *Intelligent Environments*, 06, Institution of Engineering and Technology, pp. 53-61.
- LE GALÈS, P. (2002): *European cities: social conflicts and governance*. Oxford, Oxford University Press.
- MARTIN, R. (2001): "EMU versus the regions? Regional convergence and divergence in Euroland". *Journal of Economic Geography*, 1 (1): 51-80.
- MAXWELL, J. (2003): "Innovation is a social process". Canada's National Statistical Agency. (<http://www.statcan.ca/english/research/88F0006XIE/88F0006XIE2003006.pdf>).
- MÉNDEZ, R. (2002): "Innovación y desarrollo territorial: algunos debates teóricos recientes". *Revista EURE*, Santiago de Chile, XXVIII, 84: 63-83.

- MÉNDEZ, R.; MICHELINI, J.J. y ROMEIRO, P. (2006). "Redes institucionales e innovación en ciudades intermedias para el desarrollo territorial". *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, XXXVIII, 148: 377-395.
- MORIN, E. (1999): *Introducción al pensamiento complejo*. Barcelona, Gedisa.
- MOULAERT, F. y NUSSBAUMER, J. (2005): "The social region. Beyond the territorial dynamics of the learning economy". *European Urban and Regional Studies*, 12, 1: 45-64.
- OCDE (2001): *Cities and regions in the new learning economy*. París, OCDE.
- PLAZA, J.I.; ROMERO, J. y FARINÓS, J. (2003): "Nueva cultura y gobierno del territorio en Europa". *Ería*, 61: 227-249.
- POLÈSE, M. y STREN, R. (2000): *The social sustainability of cities: diversity and the management of change*. Toronto, Toronto University Press.
- RAMIRO, V. (2007): "Explorando las limitaciones del Nuevo regionalismo en las políticas de la Unión Europea: una perspectiva latinoamericana". *EURE Revista de Estudios Urbanos y Regionales*, XXXIII, 98: 97-118.
- RICHARDSON, T. y JENSEN, O.B. (2000): "Discourses of mobility and polycentric development: a contested view of European spatial planning". *European Planning Studies*, 8, 4: 503-520.
- ROMEIRO, P. y MÉNDEZ, R. (2008): "Las ciudades intermedias: revisión crítica y posibilidades de aplicación a las ciudades intermedias". *X Coloquio de Geocrítica*, Universitat de Barcelona-Universitat de Lleida (<http://www.ub.es/geocrit/xcol/407.htm>).
- ROMERO, J. y FARINÓS, J. (eds.) (2004): *Ordenación del territorio y desarrollo territorial. El gobierno del territorio en Europa: tradiciones, contextos, culturas y nuevas visiones*. Oviedo, Editorial Trea.
- ROMERO, J. y FARINÓS, J. (eds.) (2006): *Gobernabilidad territorial en España. Claroscuros de un proceso a partir del estudio de casos*. Valencia, Publicaciones Universidad de Valencia.
- ROZENBLAT, C. y CICILLE, P. (2003): *Les villes européennes. Analyse comparative*. París, La Documentation Française.
- SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, J.L. (2006): "A la recherche de l'Arc Jurassien: y a-t'il des milieux innovateurs en Espagne". En R. Méndez (ed.) *Géographie de l'Espagne*. París, L'Harmattan: 15-38.
- SÁNCHEZ MORAL, 2003.
- SAVITCH, H.V. y KANTOR, P. (2002): *Cities in the international marketplace: the political economy of urban development in North America and Western Europe*. Princeton, Princeton University Press.
- SOKAL, A. y BRICMONT, J. (1998): *Intellectual impostures*. Londres, Profile Books (traducción española: *Imposturas intelectuales*. Barcelona, Paidós, 1999).
- TUSNOVICS, D.A. (2007): "Cognitive cities: interdisciplinary approach reconsidering the process of (re)inventing urban habitat". En Schrenk, M. et al. (eds.), *To Plan is Not Enough: Strategies, Plans, Concepts, Projects and their Successful Implementation in Urban, Regional and Real Estate Development*. CEIT: 755-764.
- UNESCO (2005): *Hacia las sociedades del conocimiento*. París, Ediciones UNESCO.
- VILAGRASA, J. (2000): *Ciudades medias y ciudades intermedias: posicionamiento en la red urbana y procesos urbanos recientes* (<http://www-etsav.upc.es/personals/monclus/cursos/ibarz.htm>).
- WINDEN, W. VAN; BERG, L. VAN DEN y POL, P. (2007). "European cities in the knowledge economy: towards a typology". *Urban Studies*, 44 (3): 525-549.
- WU, W. (2005). "Dynamic cities and creative clusters". *World Bank Policy Research Working Paper*, 3509: 1-35.

CAPÍTULO II

LAS REDES DE CIUDADES: GOBIERNOS EMERGENTES EN LAS CIUDADES INTERMEDIAS CATALANAS

Margarida Castañer, Joan Ganau, Carlos Haas, Marc Heras, Rafel Llussà, Jordi Mallarach, Ester Nasarre,
Josep Oliveras, Pilar Riera, Trini Rovira

Introducción

El estudio de las redes de ciudades es uno de los temas clásicos en los estudios de geografía urbana que ha cobrado nuevo relieve a partir de la emergencia y la consolidación de las nuevas estructuras en red de las ciudades y de las nuevas formas de gobierno que estas estructuras generan. Sin embargo, a nadie escapan las dificultades de llevar a cabo análisis empíricos sobre estas nuevas realidades que permitan conocer el nivel de consolidación de estas nuevas estructuras; evaluar el grado de vigencia de las “viejas” estructuras; el nivel de sustitución de éstas por aquéllas o su grado de complementariedad; y cuáles son las dinámicas y los procesos que están en juego. El trabajo que se presenta se plantea avanzar en el conocimiento empírico de esta realidad a partir del estudio de las redes de las ciudades intermedias catalanas. Nos hemos centrado exclusivamente en las redes de ciudades establecidas por los gobiernos locales municipales.

Si bien el trabajo hace referencia exclusiva a las estructuras que se derivan de la administración local, los resultados permiten avanzar en los planteamientos teóricos que desde muchos enfoques han abordado el tema de las estructuras territoriales en red. Más específicamente, se podrá avanzar algunos aspectos teóricos de las nuevas estructuras de gobierno local en las que las alianzas, complicidades y estrategias supralocales y los nuevos partenariados publico-privados están configurando nuevas formas de gobierno que no siempre se adaptan a las estructuras administrativas territoriales y que a menudo provocan distorsiones que afectan o pueden afectar como un *feedback* negativo a las políticas locales.

Universo de estudio y metodología

Universo de estudio

El criterio fundamental en la elección de los municipios a estudiar ha sido el número de habitantes. En este sentido, se han estudiado los municipios catalanes que tenían más de 10.000 habitantes en el censo de 2001 con las correcciones siguientes: en la región metropolitana de Barcelona el umbral se fijó en 50.000 habitantes (el municipio de Martorell se incluyó en el estudio a pesar de que no alcanzaba esta cifra por ser una de las siete ciudades que tienen un papel estructurante del territorio metropolitano); se incluyeron las capitales comarcales que no alcanzaban en 2001 el umbral de 10.000 habitantes (fueron cinco en total); no se contempló

estudiar el municipio de Barcelona (la complejidad de sus relaciones institucionales con otras ciudades reclama un estudio específico). Se analizaron, pues, en profundidad 70 municipios. Sin embargo, al estudiar las redes a las que pertenecían estos 70 municipios se obtuvo información de municipios no incluidos en el estudio pero que pertenecían a algunas de las redes detectadas; de la misma manera, a pesar de que no estudiamos Barcelona, esta ciudad fue “saliendo” en un buen número de las redes detectadas. Esta información puede servir de base tanto para un estudio específico de la ciudad de Barcelona como de los pequeños municipios.

Metodología y etapas

La investigación se ha desarrollado en tres etapas, cada una con unos objetivos concretos y con una metodología propia.

La primera fase consistió en la elaboración del inventario de las redes de ciudades en las que participaba como mínimo uno de los 70 municipios estudiados. El principal problema de esta fase se derivó de la escasa información que tienen los ayuntamientos sobre las redes de las que forman parte; la dispersión de esta información es enorme y en casi ningún municipio existe un inventario sistemático de las redes a las que el municipio pertenece.

Esto supuso tener que realizar varias entrevistas a organismos centrales de los ayuntamientos: gabinetes de los alcaldes, gerentes municipales, gestores de áreas de desarrollo económico y social, responsables políticos (alcaldes, concejales...), etc., que a menudo no disponían de la totalidad de la información. Se tuvo que recurrir en muchos casos a departamentos y servicios municipales concretos. Hay algún registro del Departament de Governació de la Generalitat que solamente registra consorcios, mancomunidades y sociedades públicas (www.municat.cat). A las dificultades de obtener la información se añadió la escasa homogeneidad de la información disponible. En principio, para cada red se contemplaron los campos siguientes: municipios que la integran; entidades públicas o privadas participantes, entidades promotoras; sede; fecha de creación y de disolución; objetivos; estructura/organigrama y presupuesto. Pero solamente de los cuatro primeros ítems se pudo obtener la información para todas las redes; del resto, la información disponible es muy variable.

Un resultado de esta primera fase fue el tratamiento cartográfico. Se elaboraron dos grupos de mapas: mapas de los municipios catalanes que participan en cada red (estos mapas iban acompañados de un listado de la totalidad de municipios que integran la red) y mapas de las relaciones de cada municipio estudiado que permiten identificar sus ámbitos de relación.

Se identificaron 243 redes de ciudades en las que participaba al menos uno de los municipios estudiados. Todo este material fue la base de las dos fases siguientes.

En la segunda fase se hizo un tratamiento de la información obtenida para poder identificar algunas de las características de las redes, lo que permitió plantear la metodología para el análisis cualitativo de las redes. Esta segunda fase concluyó con un seminario organizado por la Diputación de Barcelona al que asistieron, además de los miembros del equipo de investigación, personal especializado de la Diputación y otros expertos de disciplinas diversas.

La tercera fase consistió en el análisis cualitativo de 16 redes de ciudades que abarcaban el amplio abanico de la diversidad de redes de ciudades que se habían identificado. Para ello se realizaron más de 60 entrevistas a las sedes, responsables y gestores de las redes, así como a representantes municipales.

Criterios de selección de las redes

En principio se consideraron todas las redes en las que participan los 70 municipios estudiados. Quedaron fuera del estudio, ya desde el inicio, las redes no formalizadas, creadas en general entre técnicos municipales de varios municipios y que suponen un verdadero trabajo en red de gran interés. Después de las primeras recopilaciones, se excluyeron las redes dirigidas únicamente a la prestación de servicios. La mayoría de estas redes de servicios tienen la forma jurídica de mancomunidades o de consorcios. En el caso de que estas formas jurídicas respondieran a otras temáticas como, por ejemplo, consorcios turísticos o de desarrollo socioeconómico, sí que se han considerado.

Con todo, algunas redes no se han estudiado por su magnitud, porque agrupaban a casi la totalidad de municipios catalanes. Entre estas destacan la Federació de Municipis de Catalunya, la Associació de Municipis de Catalunya, el Consorci de Comunicació Local y Localret. Tampoco se han incluido algunas redes como el programa EQUAL Xarxa 8 Plus, porque incluía todos los municipios de la provincia de Girona.

En relación a la naturaleza de las redes, se incluyeron todo tipo de entidades, asociaciones, organizaciones, etc. que implicaran algún tipo de vinculación entre los municipios estudiados; entre éstos y otras entidades de administración local municipal españolas o equivalentes en otros países; entre los municipios y otras administraciones de rango superior; y también aquellas entre cuyos asociados se encontraran, además de la administración local, entidades privadas del tipo que fuere.

Esto implica que la naturaleza de las redes identificadas es extremadamente diversa. Sin querer ser exhaustivos, se han analizado, entre otras: mancomunidades, consorcios, sociedades públicas, planes estratégicos, proyectos europeos, pactos territoriales, fundaciones y organismos internacionales.

En esta comunicación vamos a presentar algunos de los resultados obtenidos en la segunda fase del análisis.

Características generales de las redes de ciudades de Catalunya

Tomando como punto de partida la información de base, para la caracterización de los municipios se ha tenido en cuenta el número de habitantes y el número de redes a las que pertenecen; para la caracterización de las redes se ha tenido en cuenta una serie de parámetros sobre su implantación territorial, la entidad promotora, las características de sus miembros, etc.

Ciudades y redes: la base espacial de una estructura no territorial

Uno de los objetivos de esta investigación ha sido buscar hasta qué punto las conexiones de las ciudades a una estructura en red respondían a alguna lógica territorial o si, al contrario, tal como parecen sugerir muchas teorizaciones sobre esta cuestión, los aspectos territoriales son irrelevantes.

El estudio ha permitido confirmar el peso de estas correlaciones en tres direcciones: por un lado, existe una desigual participación en redes en función del número de habitantes; en segundo lugar, existen territorios, comarcas en las que se da una elevada conectividad, frente a otros territorios en los que la voluntad asociacionista de sus ciudades es mucho menor; finalmente, se constata que las mayores interrelaciones se dan entre ciudades próximas geográficamente. Es decir, la variable territorial parece en principio tener mayor relevancia de la que formulan algunos planteamientos teóricos.

En relación a la primera cuestión, se quiso comprobar si existía una correlación directa entre la población de un municipio y el número de redes en las que participaba. En efecto, se ha podido constatar que a grandes rasgos esta hipótesis es cierta, pero, a su vez, surgen algunas consideraciones interesantes:

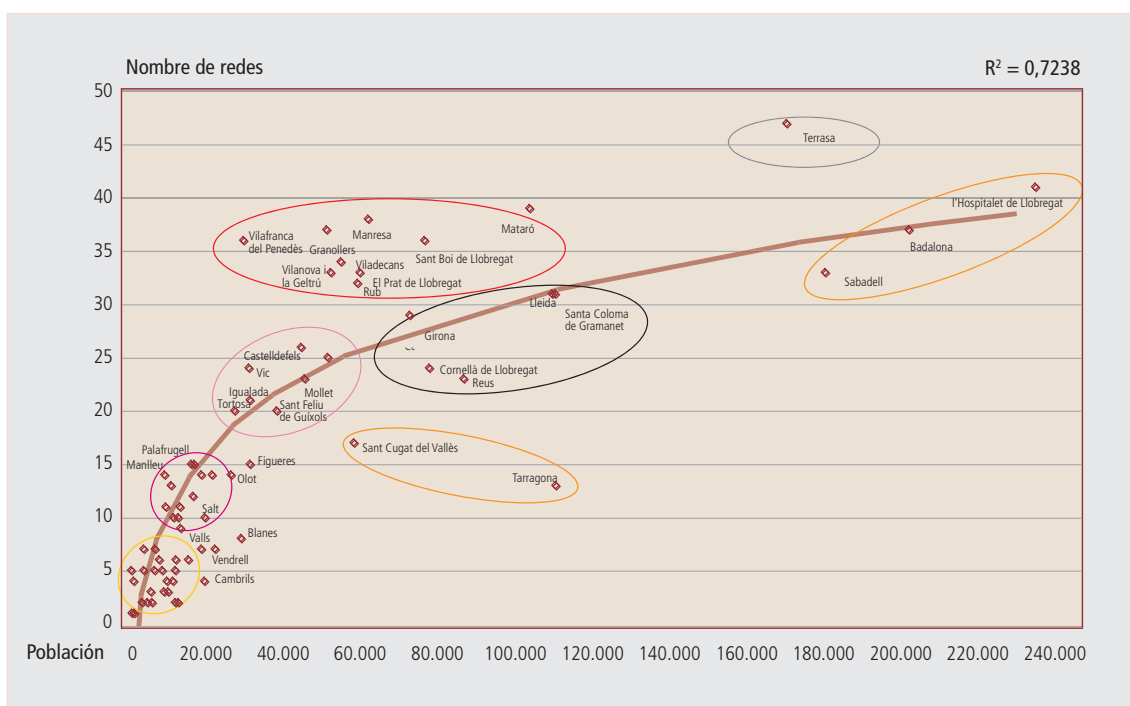
La correlación no es directamente proporcional, sino que se ajusta a una línea logarítmica (figura 1). Es decir, que a partir de un cierto tamaño, aunque aumente el número de habitantes, el número de redes no se incrementa en la misma proporción. Así, para el conjunto de ciudades estudiadas la media es de 3,8 redes por cada 10.000 habitantes; esta media es mucho más elevada en municipios pequeños; sin embargo, y como era de esperar, el número de redes de estos municipios es muy inferior a los municipios de mayor rango poblacional.

Podríamos situar alrededor de 10.000 habitantes el umbral en el que la participación en redes se plantea como una estrategia por parte del gobierno local. En buena medida es un problema de economía de escala. La falta de técnicos y de personal administrativo suficiente dificulta la participación en redes, especialmente en aquellas que tienen un claro carácter voluntario. Hay que recordar, pues, que si esto es cierto, la estrategia de participación en redes se limitaría en Catalunya a un centenar de municipios que son los que superan este umbral, es decir, tan sólo un 20% del total de municipios catalanes.

No entraremos en los motivos por los cuales un municipio decide adoptar esta estrategia, pueden ser muy diversos: en parte, pueden responder a estrategias globales del gobierno de las ciudades y, en parte, ser fruto de decisiones sectoriales de distintos departamentos y servicios municipales. Tan sólo queremos apuntar algunos rasgos que se desprenden de la figura 2.1. Los municipios más cercanos a Barcelona, los de su entorno inmediato (Badalona, L'Hospitalet de Llobregat, Santa Coloma de Gramenet, Cornellà...), están por debajo de la media de su rango respectivo. En la misma línea, también algunos municipios costeros, con una actividad turística relevante (Cambrils, Blanes, Sant Carles de la Ràpita...), están en menos redes de las que les correspondería por su número de habitantes.

En el sentido inverso, hay algunos municipios que parecen tener una clara vocación de participar en redes de ciudades. Quedaría por comprobar hasta qué punto este hecho es fruto, como hemos apuntado, de alguna estrategia del gobierno municipal o de la suma de estrategias sectoriales. En primer lugar hay que destacar

Figura 1. Participación en redes y jerarquía de los municipios estudiados



Terrasa, que aparece como el municipio que participa en más redes. En total son 47 redes, en algunas de las cuales tiene un papel de liderazgo y en otras tiene un papel muy activo. En segundo lugar es destacable también un grupo de municipios, casi todos situados en la franja entre 30.000 y 65.000 habitantes, cuya participación en redes es también muy elevada (entre 32 y 38). Se trata de: Vilafranca del Penedès, Granollers, Vilanova i la Geltrú, Viladecans, Manresa, El Prat del Llobregat, Rubí y, en una franja poblacional superior, Sant Boi y Mataró. Son todos municipios de la región metropolitana situados más allá del entorno más inmediato de la capital (exceptuando Manresa, que está fuera de los confines metropolitanos), la mayoría de los cuales tienen una centralidad territorial relevante y una vitalidad importante en otros aspectos de gobierno local.

En relación a la segunda cuestión, las diferencias territoriales de participación en redes (las figuras 2 y 3 son ilustrativas), nos indican el número de redes en las que participan los municipios catalanes. Hay que precisar que, si bien los municipios estudiados han sido 70, el trabajo de campo, como ya hemos indicado, nos ha dado información sobre las redes en las que participan los municipios que no llegan a los umbrales poblacionales establecidos. Si bien es posible que estos municipios pequeños pertenezcan a algunas redes que no han sido detectadas, el umbral de 10.000 habitantes que hemos podido plantear para una estrategia local de participación en redes hace difícil pensar en variaciones significativas de los intervalos utilizados en los mapas.

Figura 2. Redes por municipios de Catalunya

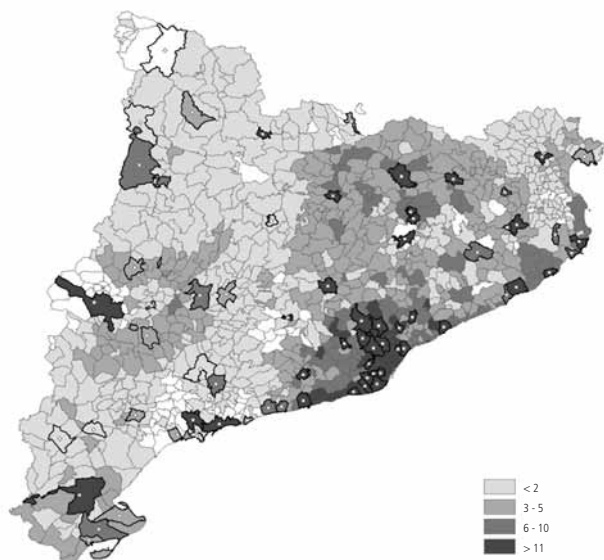
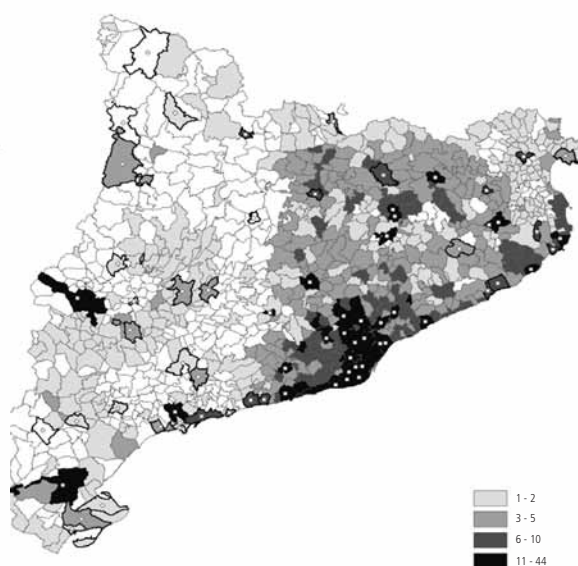


Figura 3. Redes por municipios exceptuando programas europeos



Las diferencias territoriales que se observan confirman lo que ya hemos apuntado: las áreas con menos densidades de población y con municipios más pequeños presentan una menor intensidad de participación en redes. Al contrario, las ciudades metropolitanas y el conjunto de municipios metropolitanos mantienen unas relaciones asociativas más intensas. Otro hecho a destacar es la densidad de redes en los municipios de la provincia de Barcelona.

Para mejor destacar lo que venimos diciendo, en la figura 3 hemos suprimido todas las redes relacionadas con los programas de la Unión Europea PRODER y LEADER PLUS, que tienen un alto contenido rural y que están muy difundidos entre los municipios menos poblados y de la mitad occidental de Catalunya. Seguramente, esta mayor densidad de redes en la provincia de Barcelona sea el resultado, en parte, de la tarea iniciada hace ya algunos años por la Diputación de Barcelona de impulsar el trabajo en red, creando directamente redes a las que voluntariamente se adhieren los municipios de la provincia y generándose así una cierta cultura de las ventajas del trabajo en redes municipales.

En este sentido, vale la pena destacar el hecho de que algunos municipios demográficamente muy pequeños de la provincia de Barcelona (que no han sido objeto de estudio, pero cuyas redes han sido detectadas de forma indirecta) tienen un nivel de participación realmente sorprendente. Dos ejemplos: Tagamanent en los confines de la región metropolitana, con 265 habitantes en 2005, y Guardiola de Berga en el prepirineo de la provincia de Barcelona, con 926 habitantes, participan en siete redes distintas.

En segundo lugar es remarcable también la participación en redes de algunas zonas de las comarcas de montaña de Girona y de algunas ciudades de la costa brava.

Finalmente, en relación a la cuestión de las interrelaciones territoriales, se construyó una matriz de relación entre los 70 municipios estudiados en la que se indicaba el número de redes que compartían los municipios entre sí que permite ver “comportamientos territoriales” diversos. Destaca, en primer lugar, la fuerte interconexión entre los municipios de la región metropolitana: el 63% del total de relaciones que se producen en todo el conjunto de Catalunya se producen dentro de la región metropolitana. En segundo lugar, y como el revés de la moneda, en el resto de Catalunya las relaciones entre los municipios estudiados son muy escasas, a destacar que en el Pirineo son inexistentes. La excepción más clara de esta situación la constituyen los municipios de las comarcas de Girona. Aquí, la cohesión entre los estudiados es muy intensa. En todo el amplio territorio no metropolitano las relaciones de mayor intensidad se dan con municipios de la región metropolitana de Barcelona.

Sin embargo, el estudio de las redes de estos municipios no metropolitanos nos indica que la mayoría de ellas son redes en las que participan los municipios pequeños de su entorno configurando ámbitos continuos y, por lo tanto, con una marcada territorialidad.

Una primera caracterización de las redes de ciudades

Más allá de la clasificación según la temática a la que se dedican las redes (cuestión que no abordaremos en esta comunicación), parece más relevante para entender los procesos y dinámicas de las redes de ciudades y sus repercusiones en el gobierno local plantear aspectos como: el tipo de territorialidad de las redes, su ámbito territorial, la procedencia de la iniciativa, el nivel de voluntariedad de la participación y la topología de sus miembros. En este sentido, la información de la que se dispone permite avanzar algunas características de las redes.

Territorialidad de la red. En relación a la territorialidad de una red hemos distinguido las siguientes categorías:

- Territorialidad de continuo: redes que ponen en relación municipios que tienen límites administrativos limítrofes.
- Territorialidad de proximidad: municipios sin continuidad física pero próximos o enlazados por ejes de comunicación.
- Territorialidad de dispersión: redes en las cuales la variable territorial es irrelevante.

Ámbito territorial. En relación a este atributo se pretende determinar la dimensión territorial-administrativa de las redes. Se ha establecido una escala de menor a mayor ámbito territorial de las redes:

- Comarcal-Provincial: redes circunscritas a los límites administrativos comarcales o provinciales.
- Metropolitana: redes que afectan exclusivamente a la región metropolitana de Barcelona y a la mayoría de los municipios de la misma.
- Catalana: redes que comprenden municipios de buena parte del territorio catalán, pero que no superan sus límites.

Figura 4. Territorialidad

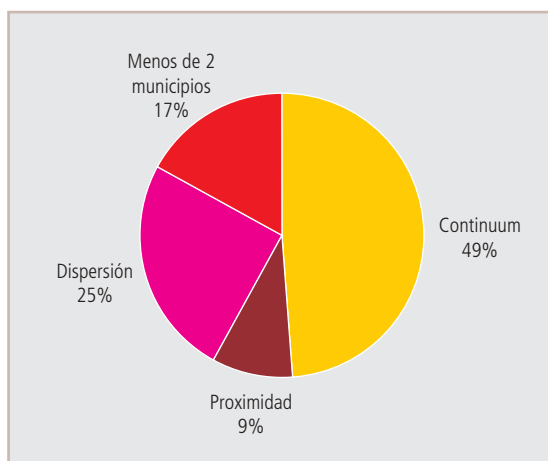
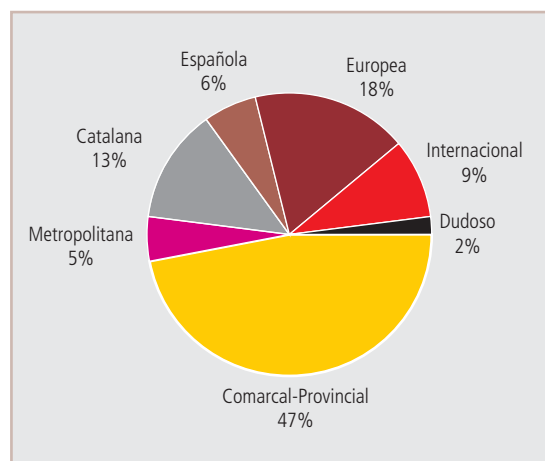


Figura 5. Ámbito territorial



- España: redes que no superan los límites de España.
- Europa: redes circunscritas a países de Europa.
- Internacional: redes que incluyen municipios o instituciones de cualquier país no europeo.

Procedencia de la iniciativa. Se define la red en función de qué institución tuvo la iniciativa de su creación:

- Procedencia horizontal: redes en las cuales la iniciativa es de los municipios.
- Procedencia vertical: redes en las que la iniciativa viene de una institución de rango administrativo superior (Consell Comarcal, Diputació, Generalitat...).
- Procedencia mixta: redes en las que participan entidades privadas donde la iniciativa surge conjuntamente de ambos tipos de entidades (ya sean empresas, sindicatos, ONGs, etc.). No se ha encontrado ninguna red en la que su origen fuera completamente privado.

Grado de voluntariedad de participación. Se ha considerado interesante distinguir los motivos por los cuales un municipio entra a formar parte de una red. Se ha distinguido entre:

- Completamente voluntaria: los municipios participan libremente en la red.
- Participación forzada: se trata de redes en las que un municipio difícilmente se puede negar a participar, bien porque forman parte de la red todos los municipios de una comarca (por ejemplo, los pactos para la ocupación), o bien porque se dedican a gestionar espacios comunes (por ejemplo, el Consorci de les Gavarres).
- Obtención de financiamiento: existe un grupo de redes en las que los municipios tienen que asociarse si quieren participar de los beneficios económicos a que tienen derecho. Se incluyen en esta categoría un buen número de programas europeos (sobre todo, Leader Plus y Proder).

Tipología de los participantes. Se clasifican las redes en función de las instituciones que las integran, sea cual sea la procedencia de la iniciativa (que ya se ha considerado anteriormente). Se distingue entre:

Figura 6. Procedencia de la iniciativa

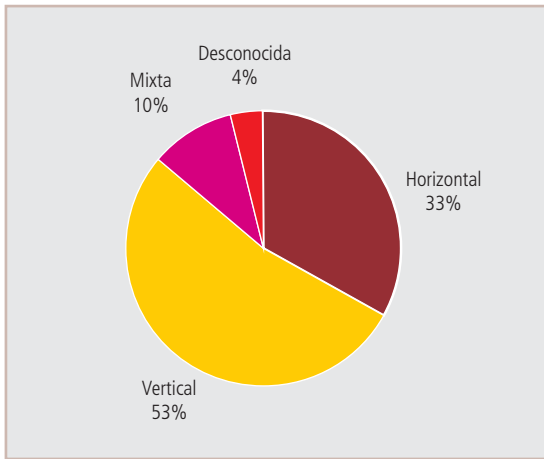
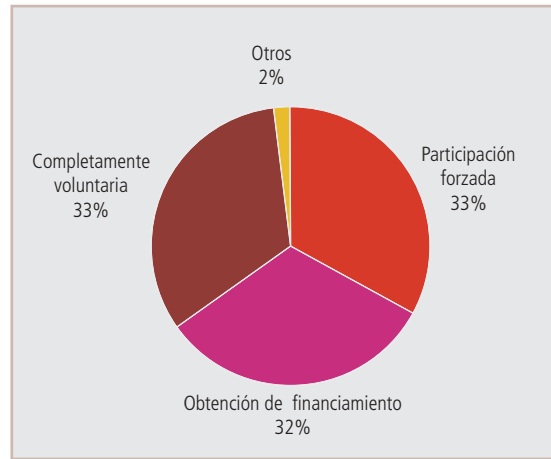
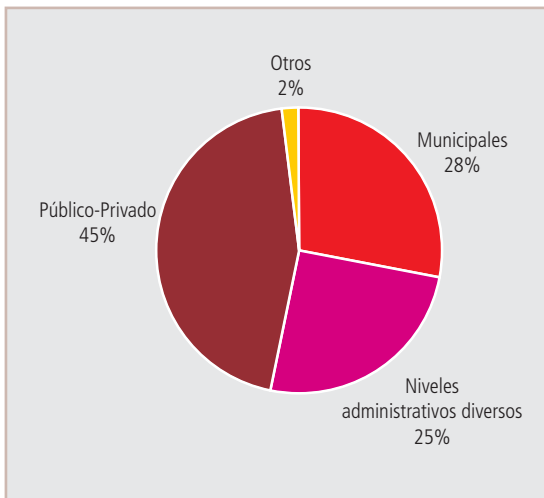


Figura 7. Grado de voluntariedad de participación



- Municipales: redes en las que todos los participantes son municipios.
- Niveles administrativos diversos: redes que incluyen, además de municipios, otras entidades administrativas (siempre de rango superior).
- Público-privado: redes que incluyen, además de entidades de carácter público, participantes de carácter privado de cualquier tipo de categoría.

Figura 8. Tipología de los participantes



Resultados y algunas conclusiones

A partir del análisis individual y combinado de estos atributos, podemos avanzar algunas características de las redes de las ciudades de Catalunya. En algunos casos, se han confirmado ideas previas y, en otros, los resultados han sido imprevistos.

Las redes de ciudades catalanas tienen una territorialidad clara. Por un lado, las redes formadas por municipios limítrofes suponen el 48% del total. En la misma línea, el 47% de las redes tienen un ámbito comarcal o provincial. Esta coincidencia no es casual: casi todas las redes que forman continuo tienen a su vez unos límites comarcales o provinciales. La explicación a este hecho recae en la existencia de diversas iniciativas que responden a estos criterios, como son los programas europeos PRODER, LEADER PLUS y los consorcios de desarrollo económico que se asocian a ellos, como algunos programas EQUAL (a menudo, estos programas europeos son iniciativa de una administración de rango superior a la municipal). Otros tipos de redes tienen este criterio de continuidad territorial, como son los consorcios de promoción turística, los planes estratégicos comarcales y territoriales, los pactos para la ocupación o algunos consorcios para la gestión de territorios y espacios naturales comunes entre municipios. Este marcado carácter territorial explica las pocas redes detectadas en las que participen municipios catalanes y municipios del resto de España. Sin embargo, dicha colaboración se hace evidente si analizamos la composición de redes europeas e internacionales en cuyas listas de miembros aparecen, según el tipo de red, un buen número de municipios del resto de España. Estas redes son mayoritariamente de carácter voluntario y de iniciativa municipal.

Otras dos características remarcables son que el 53% de las redes son de iniciativa vertical y que el 45% son de participación público-privada.

De hecho, son muchas las redes que se podrían definir a partir de estas cuatro características: ámbito comarcal-provincial, que formen continuo urbano, surgidas de la iniciativa de una entidad supramunicipal y con participación mixta entre los sectores público y privados.

De las 243 redes casi la mitad (119) son redes que tienen casi todas ellas estas cuatro características. Corresponden a redes de programas europeos y a redes de desarrollo económico y social:

Programas europeos:	71
LEADER PLUS	9
PRODER	9
EQUAL	18
INTERREG	23
URB-AL	12

Redes de desarrollo económico y social:	48
Consortios de desarrollo económico	13
Redes de promoción turística	14
Pactos territoriales para la ocupación	12
Planes estratégicos territoriales	9

A pesar de su innegable valor, el hecho, que en muchas de ellas la iniciativa sea de procedencia vertical (*bottom-down*) y que la participación sea o bien forzada, o bien para poder acceder a un beneficio económico directo, les resta interés como nuevos instrumentos para el gobierno local.

La participación de entidades privadas es bastante importante en el conjunto de las redes. Sin embargo, dicha participación se circunscribe mayoritariamente en las redes de iniciativa vertical. Los programas europeos, los pactos territoriales y los planes estratégicos tiene un papel importante en dicha participación (en algunos casos esta participación privada es imprescindible para la constitución de una red). A pesar de esta importancia del sector privado su papel en la creación de redes de ciudades es muy baja, solamente un 11% de las redes tienen su procedencia en la colaboración entre el sector público y el sector privado (ya hemos comentado que no hay ninguna red que tenga su origen únicamente en el sector privado).

A pesar del elevado nivel de territorialidad, reviste un especial interés el hecho de que las redes de carácter voluntario, que representan más del 30% del total (véase la figura 7), en su gran mayoría no obedecen a ningún patrón territorial. Solamente el 10% de las redes cuya iniciativa es municipal y que tienen una participación voluntaria alta presentan una elevada territorialidad. Este mismo conjunto de redes presentan, a su vez, una elevada horizontalidad, es decir, son participadas casi únicamente por municipios, la presencia de entidades supramunicipales y/o entidades privadas es muy escasa. Son, pues, este tipo de redes, caracterizadas por ser mayoritariamente voluntarias, horizontales y no territoriales, las que parece que responden a las nuevas estrategias de gobierno local y cuyo estudio puede ilustrar sobre las estructuras territoriales emergentes.

Bibliografía

- BOIX, R. (2002): "Policentrismo y redes de ciudades en la región metropolitana de Barcelona", Joan Subirats (coord.), *Redes, territorios y ciudades*, Barcelona, Diputación de Barcelona.
- BOIX, R. (2007): *Redes de ciudades, economías externas y crecimiento*", Alex Tarroja y Roberto Camgni (coords.), *Una nueva cultura del territorio*, Barcelona, Diputación de Barcelona.
- BRUGUÉ, Q.; GOMÀ, R. y SUBIRATS, J. (2002), "Gobierno y territorio: del Estado a las redes", Joan Subirats (coord.), *Redes, territorios y ciudades*, Barcelona, Diputación de Barcelona.
- DEMATTEIS, G. (2002): "De las regiones área a las regiones red. Formas emergentes de gobernabilidad regional", Joan Subirats (coord.), *Redes, territorios y ciudades*, Barcelona, Diputación de Barcelona.
- HILDEBRAND, A. (2006): "Las redes de cooperación entre ciudades: la experiencia europea", Alex Tarroja y Roberto Camgni (coords.), *Una nueva cultura del territorio*, Barcelona, Diputación de Barcelona.
- PERULLI, P. (2002): "Reti di citta: una forma emergente di governance Europea", *Foedus*, 4.
- PERULLI, P. (2004): "Le reti di città medie in Europa", Maurizio Carbognin, Eugenio Turri, Gian Maria Varanini (coords.), *Una rete di città*, Verona, Cierre Edizioni.
- SUBIRATS, J. (2006): "La gobernabilidad de las políticas territoriales. Formulación participativa y gestión concertada". Entre la tradición y la utopía", Alex Tarroja y Roberto Camgni (coords.), *Una nueva cultura del territorio*, Barcelona, Diputación de Barcelona.
- VICENTE, J. (2006): "Catalunya como red de sistemas urbanos. Entre la tradición y la utopía", Alex Tarroja y Roberto Camgni (coords.), *Una nueva cultura del territorio*, Barcelona, Diputación de Barcelona.

CAPÍTULO III

INNOVACIÓN Y MEDIO AMBIENTE EN CIUDADES MEDIAS: EL CASO DE ALCÁZAR DE SAN JUAN

José Prada Trigo

Introducción

Los estudios sobre innovación se desarrollan desde hace ya varios años en nuestro país, habiendo sufrido una rápida y profunda evolución conforme nuevos enfoques se han añadido a la superación de otras cuestiones que, paralelamente, se han abandonado en un contexto general dominado por la multiplicidad de análisis, perspectivas y aportaciones (Méndez y Caravaca, 1996: 20). En este sentido, en los últimos años algunos autores (Moulaert y Sekia, 2003; Moulaert y Nussbaumer, 2005; Méndez, 2005) han propuesto la necesidad de avanzar en la concepción de los Modelos de Innovación Territorial (MIT), los cuales a menudo plantean una visión demasiado reduccionista del desarrollo, circunscribiéndolo casi exclusivamente a las cuestiones puramente económicas.

Innegablemente, los MIT constituyen una evolución respecto a otros modelos de desarrollo territorial (como las teorías neoclásicas de desarrollo regional), ya que representan una visión harto más compleja que la de éstos. Sin embargo, tienden a obviar otras esferas no económicas esenciales para las comunidades locales y regionales, como pueden ser el medio ambiente, el clima sociocultural o la esfera sociopolítica (Moulaert y Nussbaumer, 2005: 101).

Este trabajo tiene como objetivo contribuir al enriquecimiento de estas otras esferas extraeconómicas en el análisis de los procesos de innovación a escala local o regional. En concreto, basándonos en la aún escasa bibliografía existente, pretendemos poner de relieve la importancia de las cuestiones medioambientales dentro de estos procesos, que creemos pueden suponer claros beneficios, tanto para las empresas como para los restantes actores locales.

Tomando como caso de estudio el ejemplo de Alcázar de San Juan, ciudad media castellano-manchega que ha sido tratada recientemente por albergar procesos de formación de redes institucionales y de innovación territorial (Méndez *et al.*, 2006), se indaga en la capacidad de los empresarios y actores locales para percibir, identificar y aprovechar el potencial medioambiental existente en el territorio y canalizarlo hacia nuevas formas de innovación. En este sentido, se han llevado a cabo en enero de 2008 una serie de encuestas a las principales empresas industriales del municipio, así como entrevistas a destacados agentes locales, cuyos resultados completan un primer apartado dedicado a presentar de manera más general algunas consideraciones sobre estos aspectos.

Innovación, ciudades intermedias y medio ambiente

Tras el periodo de crisis de los años setenta y ochenta y el consiguiente proceso de reestructuración socioeconómica, se vienen observando una serie de cambios en las investigaciones sobre esta temática, centrados en una atención creciente al papel de las innovaciones, así como en una revalorización del territorio (Benko y Lipietz, 1992; Caravaca, 1998; Veltz, 1999...). Estos nuevos enfoques convierten a las primeras en un elemento crucial ante la agudización de la competencia entre empresas y territorios. Por su parte, los segundos pasan a ser considerados, en relación a los procesos económicos, un agente activo con recursos y potencialidades de gran importancia para conseguir un buen posicionamiento en el espacio de flujos en que se mueve una economía crecientemente globalizada, superándose viejas visiones que lo contemplaban como un mero escenario pasivo de los procesos económicos.

De esta manera, el actual paradigma económico ha superado la etapa fordista, que hacía hincapié en el aumento de la producción y las ventajas comparativas, para insertarse en una dinámica más flexible, que busca obtener productos diferenciados y se basa en ventajas competitivas, de carácter dinámico y que requieren la intervención activa del territorio y de sus agentes para ponerlas en valor. Esto ha supuesto cambios importantes en las actividades industriales, pero también en el resto de ámbitos económicos, especialmente en los servicios.

El papel de las ciudades medias dentro de los procesos de innovación territorial

En este contexto de profundos cambios territoriales, la Unión Europea ha plasmado en diferentes documentos como la *Estrategia Territorial Europea* (ETE) o la *Agenda Territorial Europea* (ATE), su voluntad de convertir la innovación en uno de los pilares de su desarrollo (Comisión Europea, 1999). Así, estas políticas buscan conscientemente un desarrollo en base a la cohesión económica y social, el desarrollo sostenible y la competitividad; siendo sus principios rectores el policentrismo, la sostenibilidad y la cohesión territorial.

En este sentido, la política territorial europea persigue un modelo territorial “relativamente” descentralizado, con un desarrollo policéntrico de los espacios urbanos, especialmente en los niveles inferiores del sistema de ciudades. El sistema urbano europeo combinaría así el pentágono central europeo (que tiene un papel relevante a nivel mundial) con una red de áreas metropolitanas y de ciudades medias, repartidas por el territorio europeo y de gran importancia en “las regiones con menor densidad de población y económicamente más atrasadas” (Comisión Europea, 1999: 22). Esto, además de plantear la construcción de un modelo policéntrico y cohesionado a nivel europeo, supone el conceder un papel de gran trascendencia a las ciudades medias de regiones periféricas, como es el caso que presentamos en este estudio. En general, debemos señalar, toda la región de Castilla-La Mancha se ha beneficiado de la puesta en marcha en la práctica totalidad de su territorio de proyectos LEADER encaminados al desarrollo de varias de estas cuestiones.

La dinamización de estas ciudades se considera clave para introducir efectos multiplicadores en su entorno rural, ya que son las únicas que pueden proporcionar tanto infraestructuras y servicios para las actividades económicas como el acceso a mercados de trabajo más especializados. Del mismo modo, estas ciudades pueden

considerarse agentes para el acceso a las infraestructuras de la comunicación y el conocimiento y su difusión en el territorio (Méndez, 2006: 223).

Este cambio de perspectiva hacia las áreas periféricas, sin embargo, debe venir acompañado de un empeño dirigido a fomentar nuevas formas de gobernanza y políticas locales, que en cada caso particular reflexionen sobre la situación del territorio, así como sobre los retos e incertidumbres a los que se enfrenta, apareciendo entre ellos la gestión ambiental. Así, un nuevo modelo de políticas territoriales “desde abajo” se está implantando de manera progresiva, auspiciado en parte por iniciativas europeas como el programa LEADER. En España diferentes experiencias han sido estudiadas, pudiéndose decir que, en conjunto, la situación no es halagüeña, al existir un escaso desarrollo de estas buenas prácticas (Farinós, 2006: 64). No obstante, avanzar hacia estas esferas es cada vez más perentorio, puesto que hoy es en las escalas local y regional donde se aplican y concretan la mayoría de las políticas territoriales. Esta nueva situación no sólo viene dada por el proceso de descentralización política, sino también por la creciente eficacia y capacidad real de *transformar* de los poderes locales (frente al “poder formal” de *decidir*, impulsado desde instancias superiores), así como por su potencialidad para desarrollar una gobernanza más democrática (Morgan, 2005).

Las cuestiones medioambientales dentro de los modelos de desarrollo territorial integrado

Unidas a estas cuestiones, como señalábamos al principio, hoy toman forma nuevas propuestas, que vienen a reclamar una concepción de la innovación menos centrada en valores económicos, de manera que se traduzca en una visión real y compleja de los territorios de forma que se favorezca el desarrollo de éstos en un sentido más amplio. Estos enfoques señalan la importancia de considerar la innovación desde una perspectiva social, institucional, ambiental, geográfica, cultural o política, superando los modelos de innovación territorial existentes, que si bien realizaron importantes aportaciones en relación con el papel de las instituciones o los procesos de aprendizaje, no tuvieron en cuenta estas otras esferas no económicas. Así, ámbitos como el ambiental o el del bienestar social pueden resultar hoy claves a la hora de considerar desde un punto de vista más complejo los procesos de innovación (Morgan, 2005; Moulaert y Nussbaumer, 2005), desde una consideración que prime la búsqueda de un desarrollo territorial integrado (Méndez, 2005: 182).

En este sentido, las cuestiones medioambientales gozan de una importancia creciente en el marco del proceso de cambio climático que, según la mayoría de la comunidad científica internacional, vive hoy nuestro planeta. Aunque ésta es una temática que se comienza a configurar en los años 80, ha sufrido una profunda evolución conceptual, abriéndose paralelamente nuevas formas de aproximarse y actuar al respecto. Hoy, algunos estudios señalan que aspectos como las normativas ambientales pueden tener efectos positivos al constituir incentivos al desarrollo y al uso más eficiente de tecnologías, pudiendo darse una situación “win-win” y un proceso de innovación que a largo plazo aumentaría la competitividad, subsanándose los costes que conlleva la adaptación para las instituciones y empresas (Baena y Pueyo, 2007: 9). También señalan que esta nueva situación puede suponer la creación de un nuevo mercado laboral relacionado con la medición y control de emisiones o la investigación.

Desde otras perspectivas, un medio ambiente bien conservado y de calidad se considera un aliciente tanto a los habitantes del lugar como a posibles inversores externos. Para los primeros puede constituir un motivo de orgullo, pertenencia y disfrute, así como un recurso para el potencial desarrollo de actividades varias (casas y restaurantes rurales, rutas de senderismo, paseos por la naturaleza, protección de zonas verdes, etc.). Mientras que para los segundos puede suponer la posibilidad de ubicarse en un entorno atractivo y descongestionado, hecho este que redundaría a su vez en un avance hacia un modelo urbano más policéntrico en favor de las ciudades medias y de unos territorios más equilibrados, competitivos y cohesionados.

Las regiones periféricas pueden aprovecharse de una serie de potencialidades a la hora de poner en práctica estas actuaciones relacionadas con el medio ambiente. La cercanía de las instituciones locales, la colaboración más estrecha en redes locales o la existencia, en general, de un entorno menos degradado son elementos que podrían favorecer estas iniciativas. En este sentido, "La Ruta de Don Quijote", que atraviesa Alcázar de San Juan (Ciudad Real) y puso en marcha en 2005 la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha abarcando gran parte del territorio regional, puede suponer un ejemplo de puesta en valor de las potencialidades medioambientales desde los gobiernos locales y regionales, quienes la han publicitado como un "corredor verde no motorizado" que conecta tanto zonas rurales como ciudades intermedias (Prada, 2007).

Sin embargo, estos territorios periféricos también pueden enfrentarse a una serie de debilidades estructurales a la hora de llevar a cabo este proceso de implantación de patrones de comportamiento más sostenibles. Entre otros aparecen los altos costes, el bajo presupuesto de que se dispone en muchos casos para desarrollar políticas sobre núcleos muy alejados entre sí, la escasa información al respecto o la débil concienciación de la población local.

Como hemos subrayado, las interconexiones entre medio ambiente e innovación son recientes, tomando una forma muy particular en el caso de las ciudades medias de las regiones periféricas. Tratando de indagar en estas cuestiones, así como en la percepción de los actores locales sobre las mismas, en el mes de enero de 2008 se llevaron a cabo un total de 14 encuestas sobre esta temática a una muestra seleccionada de las empresas industriales más significativas de Alcázar de San Juan en cuanto a volumen de empleo y sectores de actividad, así como a determinados agentes locales relacionados con el Ayuntamiento, la Agencia de desarrollo local y el Centro de Empresas, cuyos resultados a continuación detallamos.

Estudio de caso: Alcázar de San Juan, de ciudad en crisis económica al desarrollo de una creciente actividad innovadora

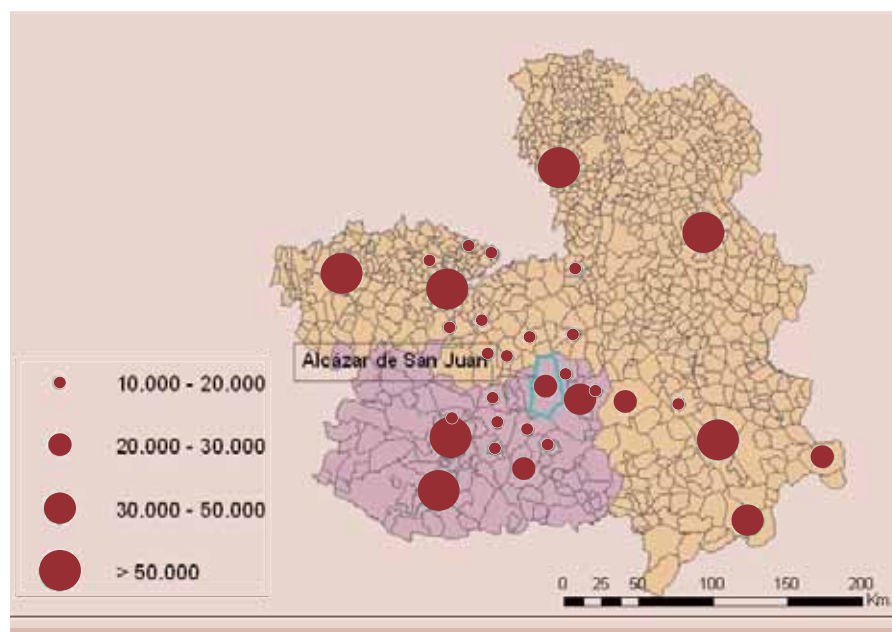
Caracterización general

Alcázar de San Juan es una ciudad castellano-manchega (29.625 habitantes en 2006 según el Padrón Municipal) ubicada en el extremo noreste de la provincia de Ciudad Real, en el corazón de La Mancha. Es la octava ciudad de la región, tras las cinco capitales provinciales, Talavera de la Reina y Puertollano, ocupando un lugar central en el territorio de Castilla-La Mancha, donde ejerce como cabecera comarcal. A este nivel, junto

con Tomelloso, Manzanares, Villarrobledo, Valdepeñas, Socuéllamos, Consuegra, Campo de Criptana, Daimiel o Madridejos, supone el espacio más densamente poblado de toda la región, que ha visto aumentar recientemente su población en buena parte debido a la inmigración extranjera (Prada, 2006).

Tradicionalmente actuó como centro comarcal de servicios, viéndose esta situación alterada positivamente en 1854, cuando se convierte en un nudo ferroviario de importancia para el centro-sur peninsular. Como efecto de la implantación del ferrocarril, Alcázar pasa a potenciar algunas funciones ya preexistentes, destacando el comercio o la industria vitivinícola, junto con el desarrollo de nuevas actividades, principalmente los grandes talleres de RENFE y sus industrias auxiliares (sobre todo metalúrgicas). Junto a éstas, de manera intermitente se fueron instalando en su polígono industrial algunas grandes firmas de sectores variados (energía, alimentación, etc.). Este conjunto de factores supuso una importante actividad económica a nivel comarcal, así como una base social más diversificada que en muchas otras partes de la provincia, con una pujante burguesía local.

Figura 1. Población urbana de Castilla-La Mancha en 2006. (Fuente: INE. Elaboración propia)



Esta situación varía en los años 80 del siglo XX, cuando el traslado de buena parte de los talleres, junto con el declive del transporte de mercancías por ferrocarril y el contexto económico de crisis general, lleva a un período de contracción económica (con efectos negativos sobre empresas, trabajadores y población urbana), que dura hasta la primera mitad de los años noventa. Sin embargo, estudios recientes señalan un nuevo período que,

asociado a un dinamismo endógeno, ha supuesto mejoras en cuanto a población, empleo, servicios a empresas, especialización en determinadas ramas del terciario, etc. (Méndez *et al.*, 2006: 14-17). Estos datos manifiestan un proceso de desarrollo territorial endógeno de importancia en Alcázar de San Juan, con un protagonismo del gobierno local y las redes sociales. Proceso en el que a continuación trataremos de ver la entidad que tienen las cuestiones relativas al medio ambiente.

Aproximación a los procesos de innovación ambiental en Alcázar de San Juan

Para la elaboración de este trabajo de campo tuvimos en cuenta criterios utilizados en otras publicaciones sobre ciudades de la región, como el hecho de que Alcázar pertenece desde 2002 a la Red de Ciudades y Pueblos Sostenibles de Castilla-La Mancha y presenta una proporción de empresas con certificado ISO 14000 superior a la media regional. Esto, junto a la existencia de una amplia red de actores e instituciones (Méndez *et al.*, 2006: 16), nos llevó a partir de la hipótesis de que existiría una cierta percepción sobre este tipo de cuestiones.

Para la encuesta se seleccionó una muestra de empresas industriales a partir tanto de su tamaño como de los sectores más representativos en Alcázar de San Juan. En el primer caso se decidió por limitar la muestra a empresas de más de 10 trabajadores, y en el segundo caso a los sectores agroalimentario, fabricación de productos y herramientas metálicas y confección textil. En conjunto esta selección representaba en torno al 20% de empresas industriales de Alcázar y al 60% de los trabajadores industriales.

En primer lugar se les preguntó si habían realizado algún tipo de mejora o innovación relacionada con el medio ambiente. En la figura 2 pueden verse los resultados, que denotan importantes diferencias entre sectores.

A continuación, a las empresas que respondieron afirmativamente se les preguntó por el tipo de innovación que habían llevado a cabo. En la figura 3 podemos ver cómo la mayoría respondió con la opción "otras", que incluye acciones variadas como la mejora de las infraestructuras de tratamiento de residuos, contratación de

Figura 2. Porcentaje de empresas industriales que han llevado a cabo o no recientemente innovaciones relacionadas con el medio ambiente en Alcázar de San Juan, por ramas. (Fuente: elaboración propia)

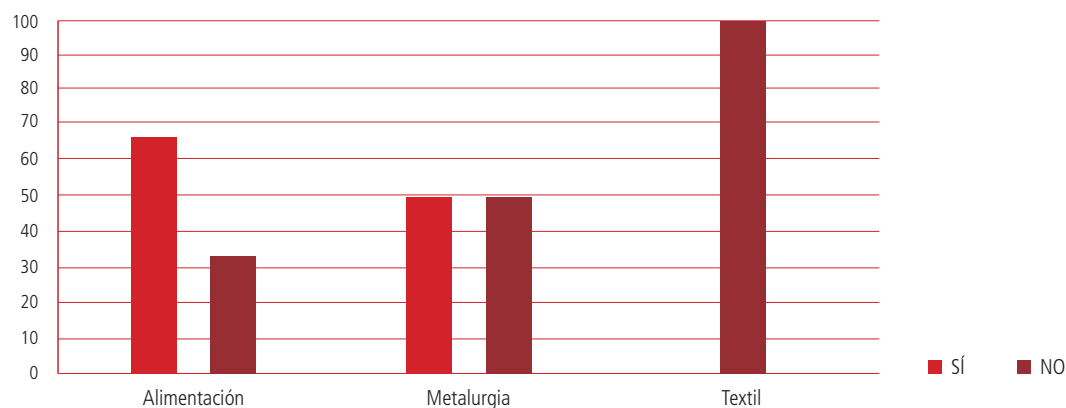
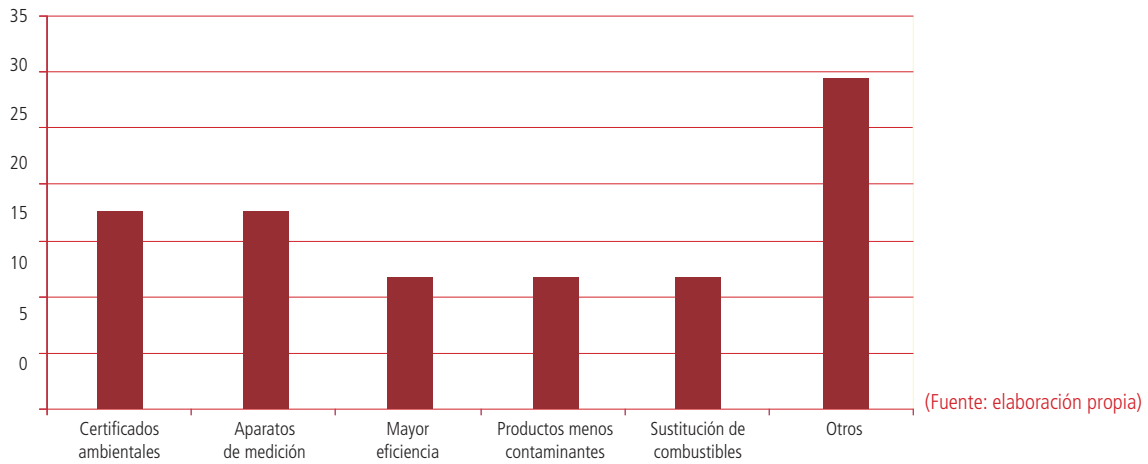


Figura 3. Tipos de innovación que llevaron a cabo las empresas industriales encuestadas. Porcentaje



empresas o contenedores privados para su gestión, etc. Tras ella destacan la obtención de certificados de eficiencia ambiental (ISO 14000, EMAS) y la instalación de aparatos de medición de residuos o emisiones. La búsqueda de mayor eficiencia, tanto en la producción como en el uso de energías, la fabricación de productos a partir de materiales menos contaminantes y la sustitución de combustibles fósiles por otros menos contaminantes completan el espectro de respuestas.

En tercer lugar se les interrogó por el impacto económico de estas adaptaciones, que el 29% consideró insignificante, el 57% moderado y el 16% significativo, como vemos en la figura 4. Por otro lado, en relación con las colaboraciones empresa-instituciones públicas, se les preguntó si habían solicitado o recibido ayuda y/o asesoramiento al Ayuntamiento de Alcázar o a la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (JCCM). Los resultados de la figura 5 muestran que en ambos casos la respuesta fue predominantemente negativa, especialmente en el sentido de que hubo más empresas que no lo solicitaron y no todas las que lo hicieron recibieron apoyo por parte del Ayuntamiento o del Gobierno regional.

Finalmente preguntamos por los aspectos en que los empresarios veían este tipo de innovaciones como beneficiosas. Un 30% hizo referencia a los valores ambientales y los beneficios para la sociedad en general, así como a otro tipo de cuestiones variadas (facilidad para obtener certificados de calidad, servir de referencia al sector, autodisciplina...). Sólo un 20% nombró una mejora de las cifras económicas y/o de la imagen de la empresa como tal, por lo que observamos una combinación de cuestiones sociales y económicas (figura 6).

En conclusión, podemos ver que las empresas alcazareñas se comportan de manera diferente en este tipo de cuestiones en relación al subsector de actividad al que pertenecen, influyendo a su vez otros aspectos como el tamaño de la empresa, que determina en gran medida su capacidad tanto para percibir la posibilidad de adoptar estas medidas como para poder financiarlas. Por otro lado, destacan los esfuerzos de empresas agroalimentarias y de fabricación de productos metálicos por buscar certificados de calidad y reducir sus emisiones o residuos,

Figura 4. Coste económico de las adaptaciones en materia ambiental para las empresas de Alcázar de San Juan
Figura 5. Porcentaje de empresas que recibió/solicitó apoyo al Ayuntamiento de Alcázar de San Juan o JCCM en materia medioambiental. (Fuente: elaboración propia)

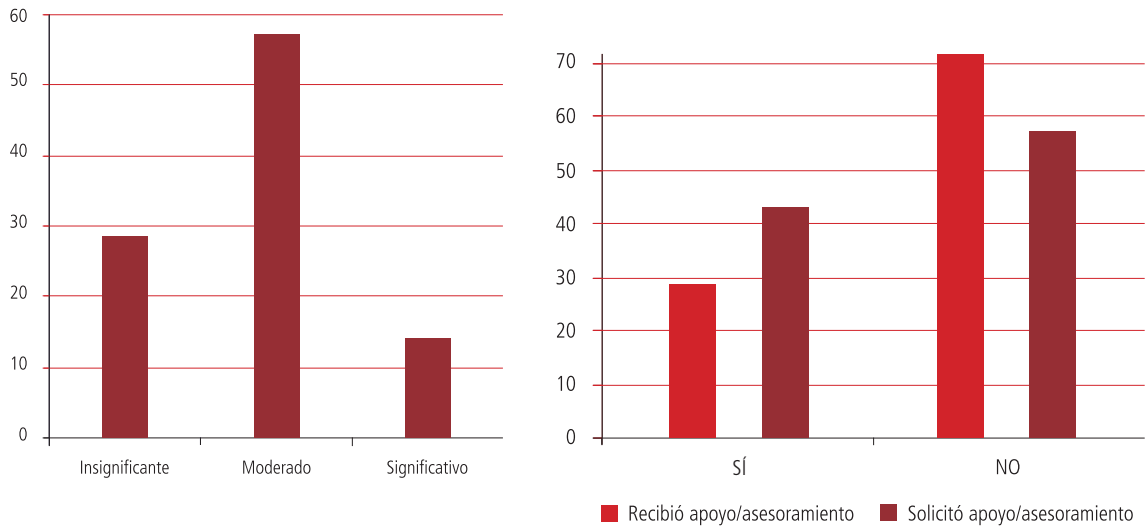
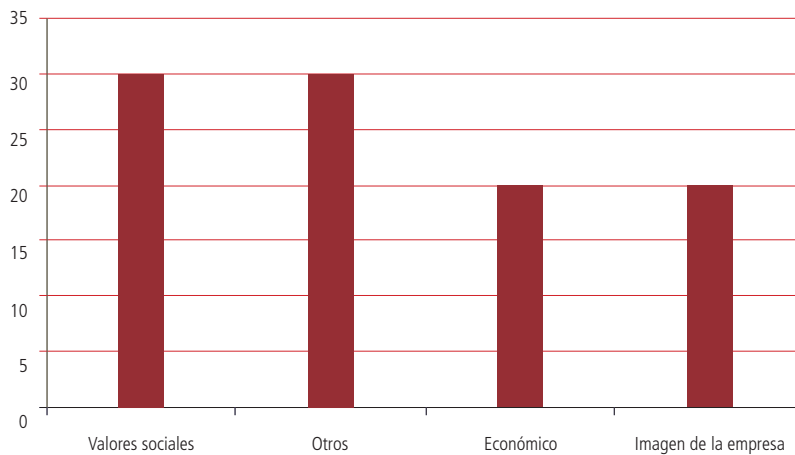


Figura 6. Cuestiones en que los empresarios de Alcázar de San Juan consideraron que tenían importancia las innovaciones medioambientales que llevaron a cabo. Porcentaje. (Fuente: elaboración propia)



conllevando un coste económico moderado. El motivo de esto parecen ser los valores ambientales en alza, así como la intuición de buena parte de los empresarios, que consideran que estas medidas redundarán en beneficios económicos, de imagen o les ayudarán a posicionarse como una referencia en su sector.

Esta parte de la investigación se completó con dos entrevistas al director del Centro de Empresas de Alcázar y al concejal de Urbanismo del Ayuntamiento local. En ellas se incluía una amplia batería de cuestiones sobre el medio ambiente y la industria alcazareña. En este sentido, podemos resumir en cuatro líneas básicas las repuestas de ambos agentes.

En primer lugar destacaron la inserción de Alcázar de San Juan en la Red de Ciudades y Pueblos Sostenibles de Castilla-La Mancha, habiendo aprobado la Agenda Local 21, que tiene prevista la implantación de placas de energía solar en terrenos rústicos y en tejados de viviendas urbanas e industrias. Otro de los proyectos de la Agenda es la implantación de un programa de movilidad que compatibilice el uso de la bicicleta con la peatonalización de calles y la reducción del coche.

El segundo pilar de la política medioambiental del Ayuntamiento se concreta en hacer de Alcázar un territorio socialmente responsable, que reduzca a cero su huella ecológica. Desde el Centro de Empresas se destacó que se han acogido a este programa más de 30 empresarios de todos los sectores. También se ha creado una consultoría ambiental para aquellos que deseen reducir sus emisiones y aumentar la eficiencia, se imparten cursos, módulos, conferencias, etc. en relación con el medio ambiente, y se han establecido una serie de cláusulas sociales y ambientales a la hora de seleccionar las nuevas empresas que se instalan en el polígono. Otros aspectos de esta iniciativa son el tratamiento de residuos y la reforestación de espacios rurales en desuso.

El tercer aspecto es la apuesta por las energías renovables, que se concreta con la instalación de cuatro grandes empresas en el municipio, alguna de las cuales comenzará en breve a funcionar, diversificando así las fuentes de energía.

Finalmente, el Ayuntamiento destacó que estaban incentivando el que las empresas del sector de la construcción se abriesen hacia temas de eficiencia y energías renovables, de forma que se posicionasen mejor que otras empresas del sector, redundando a su vez en la implantación de estas nuevas tecnologías de la construcción en el municipio.

Como podemos ver, existe un intento del Ayuntamiento de Alcázar de San Juan en incentivar estas cuestiones no sólo a nivel empresarial, sino en abrirlas a la población en general, con el objetivo de convertirse en un territorio socialmente responsable. De forma explícita aparece también la idea de convertir a Alcázar en una "ciudad con proyecto" (Jambes, 2001) que refuerce su posicionamiento respecto a las localidades de su entorno, apostando por la innovación en un sentido amplio, en el que se incluyen también las cuestiones ambientales y sociales. Podemos observar así que existe una imbricación entre actores públicos y privados, desarrollando los primeros una serie de iniciativas que favorezcan la inserción de las empresas en estas políticas medioambientales.

Conclusiones

En esta investigación hemos definido alguno de los parámetros que pueden tener hoy importancia a la hora de aproximarnos a los territorios y sus procesos de desarrollo desde una óptica integral, destacando entre ellos el medio ambiente.

En el caso concreto de Alcázar de San Juan hemos podido comprobar que tanto el Ayuntamiento como las empresas industriales tienen en cuenta las cuestiones medioambientales de cara a sus diferentes estrategias. En ellas, aunque existe una voluntad de colaboración, o al menos de coordinación por parte de unos y de otros, se dan en la práctica importantes desconexiones. Destacan, en este sentido, las solicitudes realizadas desde las empresas a las instituciones públicas y no resueltas, así como el escaso eco de alguna de las propuestas del Ayuntamiento dirigidas a las empresas en materia medioambiental. Sin embargo, éste es un proceso aún reciente que seguramente se reforzará en el futuro.

Desde las Ciencias Sociales en general aparecen hoy enfoques renovadores que abrirán nuevas líneas de investigación acordes con la evolución de la economía, los territorios y la sociedad. Dentro de ellos, la Geografía debe posicionarse en la vanguardia a través de una perspectiva territorial que aborde sin vacilaciones, y de una manera crítica, las acciones desde una óptica múltiple, que enfatice en los aspectos espaciales. Es por ello que desde nuestras disciplinas se imponen nuevas líneas que inciden en la necesidad de superar actitudes ambiguas y proponer actuaciones comprometidas con el territorio y sus habitantes.

Con la globalización hemos entrado en una espiral de creciente aceleración en la que territorios, empresas, instituciones político-sociales e individuos compiten progresivamente por unos recursos que cada día resultan más escasos. En este sentido, la escala local es un escenario privilegiado para desarrollar estas políticas, así como para su estudio, siendo el caso de Alcázar de San Juan un buen ejemplo de este giro hacia políticas proactivas "desde abajo". Estas proposiciones ciertamente presentan cuestiones interesantes y válidas, especialmente en lo que respecta a los conceptos de huella ecológica y de territorio socialmente responsable. Sin embargo, pasará un tiempo hasta que podamos ver el grado de certeza de estas decisiones, así como para que las nuevas prácticas medioambientales calen en los agentes económicos y sociales. Lo cierto es que la complejidad del actual sistema socioeconómico requiere respuestas que, al igual que los procesos productivos, estén adaptadas a las especificidades de cada territorio y tengan en éste su origen.

Bibliografía

- BAENA, A. y PUEYO, A. (2007): *Competitividad y Cambio climático. Nuevos retos para la industria española*. Madrid, Fundación E10.
- BENKO, G. y LIPIETZ, A. (dirs.) (1992): *Las regiones que ganan. Distritos y redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica*. Valencia, Institutió Alfons el Magnànim.
- CARAVACA, I. (1998): "Los nuevos espacios emergentes", en *Estudios Regionales*, 50: 39-80.
- COMISIÓN EUROPEA (1999): *Estrategia Territorial Europea*. Luxemburgo, Oficina de Publicaciones de las Comunidades Europeas.
- FARINÓS, J. (2006): "La Estrategia Territorial Europea en el nuevo paradigma de la territorialidad", en Tarroja, A. y Camagni, R., *Una nueva cultura del territorio*. Barcelona. Diputació de Barcelona, pp. 43-68.
- JAMBES, J.P. (2001) : *Territoires apprenants. Esquisses pour le développement local du XXIe siècle*. París, L'Harmattan.
- MÉNDEZ, R. (2005): "Innovación y desarrollo territorial, algunos debates teóricos recientes", en Solari, A. y Martínez, J. (comp.), *Desarrollo local, textos cardinales*. México, Universidad Michocana de San Nicolás de Hidalgo, pp. 176-198.
- MÉNDEZ, R. (2006): "Ciudades innovadoras y desarrollo territorial en regiones periféricas y áreas rurales", en Tarroja, A. y Camagni, R. *Una nueva cultura del territorio*. Barcelona. Diputació de Barcelona, pp. 221-236.
- MÉNDEZ, R. y CARAVACA, I. (1996): *Organización Industrial y territorio*. Madrid, Síntesis.
- MÉNDEZ, R.; MICHELINI, J.J.; ROMEIRO, P. y SÁNCHEZ, S.: (2006): "Ciudades intermedias y desarrollo territorial en Castilla-La Mancha", *Xeográfica*, 6: 69-93.
- MORGAN, K. (2005): "Ciudades-región en Europa: innovación, aprendizaje y la nueva gobernanza territorial", *Economías*, 58: 177-195.
- MOULAERT, F. y SEKIA, F. (2003): "Territorial innovation models: a critical survey". *Regional Studies*, pp. 37, 3: 289-302.
- MOULAERT, F. y NUSSBAUMER, J. (2005): "La región social. Más allá de la dinámica territorial de la economía del aprendizaje" en *Economías*, 58: 96-127.
- PRADA, J. (en prensa): "La relevancia de la inmigración rumana en Castilla-La Mancha: el impacto de las nuevas dinámicas migratorias en las agrocidades manchegas", en *X Congreso de la Población Española*. Pamplona, AGE, 2006.
- PRADA, J. (2007): "La formación de la identidad castellano-manchega y la Ruta de Don Quijote: componentes espaciales, culturales y económicos", en *XXX Encuentro de Jóvenes Geógrafos*. Valladolid, AGEVAL y Universidad de Valladolid (inédito).
- VELTZ, P. (1999): *Mundialización, ciudades y territorios*. Madrid, Ariel Geografía.

CAPÍTULO IV

LA INTRUSIÓN DE LA ARQUITECTURA DE AUTOR EN LOS LUGARES DE LA HISTORIA COMO PROCESO DE DESARROLLO Y SALVACIÓN ECONÓMICA DE UNA CIUDAD MEDIA. EL MUSEO DE LA EVOLUCIÓN HUMANA: REALIDAD Y PARADOJA

Begoña Bernal Santa Olalla

De la manipulación de las ideas a la *lightización* de los principios reguladores sociales

La dotación de nuevas infraestructuras de transporte y de un gran equipamiento cultural para la defensa y *puesta en valor* del patrimonio, planteados al inicio del siglo XXI como instrumentos imprescindibles de un proceso de mejora de la calidad urbana, en solo ocho años se revelan como una excelente estrategia de legitimación de unas intervenciones en la ciudad, cuestionables y agresivas, que son el resultado de un hábil proceso de manipulación emanado del mercado y orientado a un desarrollo urbanístico de Burgos meramente economicista, y que se efectúan con la autoría de grandes genios de la arquitectura contemporánea utilizados por el poder político como protagonistas de un proceso vital para la ciudad, para así no tener que rendir cuentas a la población.

El Ayuntamiento de Burgos, para realizar la transformación de las actuales vías del ferrocarril en una nueva avenida, ha contado con *starchitects* suizos que no solo han planteado las intervenciones en la antigua y nueva estación y un bulevar sobre el antiguo corredor ferroviario, sino cambios mucho más profundos. El *Masterplan* que Herzog y De Meuron han elaborado para la ciudad de Burgos (Herzog & De Meuron, 2006), aprobado por el Ayuntamiento como una modificación puntual del PGOU vigente, plantea, como métodos y propuestas urbanísticas para una ciudad media española, la necesidad de realizar una densificación dentro del cuerpo de la ciudad consolidada; un gran aparcamiento subterráneo, para 1.200 plazas, en la antigua estación; la construcción de la Ciudad del AVE (una línea de unos 30 edificios elevados dispuestos en el entorno de la nueva estación) para que Burgos tenga una nueva y espectacular silueta; y el desarrollo gradual de nuevos barrios, en el borde de la ciudad a modo de colonias periurbanas. El encargo realizado ha permitido al equipo suizo reflexionar sobre una oportunidad urbana, histórica para la ciudad según ellos, para realizar una propuesta de adecuación del planeamiento urbano de la ciudad a la realidad de un proyecto de infraestructura. Las propuestas no sólo van más allá del encargo original, sino que, realizando un efecto de prestidigitación y mediante un neologismo –*Masterplan*– inexistente en la legislación, han diseñado no una modificación sino un nuevo Plan General, sin el debido soporte jurídico y sin tener que pasar por los procedimientos establecidos, hurtando así a la población el derecho de participación en los procesos de información pública.

La ciudad de Burgos es un lugar en el Camino de Santiago. Burgos –como señala Ortega Valcárcel– tiene una cualidad sobresaliente, “saber hacer ciudad”, y “puede mostrar esa construcción urbana, de siglos, con un inmejorable uso del espacio. Del río y sus bordes, como un gran corredor verde urbano integrado plenamente en el cuerpo de la ciudad. De los caminos y su tránsito ordenador [...] De los hitos colocados como puntos de identidad y como perfiles del horizonte: catedral y castillo” (Ortega, 2006: 120).

Dado que el Camino es la esencia urbanística de la ciudad a lo largo del cual se engarzan una serie de monumentos conectados por la ruta jacobea, H&deM proponen también realizar 13 nuevos edificios de gran altura y *arquitectura de calidad sobresaliente* –algunos proyectados por ellos mismos– que actuarán como hitos, articulando así el bulvar. La situación y las formas de esos edificios estarán definidas por pasillos visuales que enmarcan la catedral o el monasterio de Las Huelgas, como principales monumentos históricos, y los cerros que dominan el paisaje de la ciudad, el del Castillo, el de San Zoles y el cerro de San Isidro. De modo que la *nueva arquitectura*, según estos profesionales, podrá formar un tercer sistema lineal en el paisaje de Burgos junto con el río y el Camino de Santiago. Con 12 Km de longitud el bulvar recorrerá de este a oeste conectando las distintas partes de la ciudad con la nueva estación del ferrocarril, cuando termine de realizarse el nuevo trazado, desviado por el norte de la ciudad, y revalorizará los barrios situados a lo largo del mismo. El bulvar ferroviario, en fin, es un proyecto de infraestructura, en el que se intentan relacionar los cambios recientes producidos en la percepción social del patrimonio –naturaleza, calidad ambiental, pasillo verde, armonía, ambiente histórico, entorno, imagen, paisaje cultural, *skyline*, ciudad sostenible...– para que tome cuerpo la dimensión arquitectónica, la construcción de inmuebles de gran autor como desafío, reto o provocación, y la integración contextual de la arquitectura contemporánea, de nuevos hitos –con la consiguiente revalorización y riqueza–, en una ciudad de valor universal excepcional. Podemos calificar este proyecto como la apuesta urbanística de futuro más ambiciosa de la ciudad.

No es mi propósito analizar este *Masterplan* ni juzgar el cambio y la complejidad de las transformaciones del espacio urbano burgalés, sino plantear la lógica con la que se están produciendo esos cambios y los conflictos derivados de las relaciones estrechas entre las propuestas de desarrollo económico, la utilización del patrimonio, natural y cultural, la *arquitectura contemporánea* y la preservación de los conjuntos históricos del Patrimonio Mundial, como Burgos, en unos momentos en que los arquitectos estrella y el poder no sólo cambian físicamente la ciudad, sino que provocan la transformación de la cultura, de los valores y de la calidad de vida de la población.

Conscientes de que el proyecto urbano que define el siglo XXI es la *arquitectura contemporánea* que compone el nuevo perfil de las ciudades, la idea de los profesionales de la arquitectura es focalizar la atención en un concepto más amplio que el de *centro histórico* como es el de *paisaje histórico* y establecer una nueva metodología aplicable a una vertiente concreta del patrimonio ligado al *paisaje cultural*. La utilización de los valores del Patrimonio Mundial y de sus símbolos; la tramposa pretensión de crear el patrimonio del futuro con obras de arquitectura contemporánea; la explotación del concepto paisaje cultural vinculado a la sociedad del ocio y el abuso de ese término, definido como superposición de memorias, que se pueden inyectar desde la arquitectura y que se están creando para el futuro; la utilización de la ciencia y la socialización del conocimiento como “ciencia aplicada” a la economía; la materialización del concepto “industria de la ciencia”, la repetición de la idea de que “hay que poner

en valor el patrimonio” aunque haya que realizar demoliciones de edificios protegidos y alteraciones sustanciales del espacio público como el propio Camino de Santiago o sacrificar las riberas del río; la consideración de la cultura de consumo como cultura total; la utilización de la fascinación pública por las formas; la existencia de una sociedad alienada y consumidora sin más aspiración que la felicidad basada en la aventura disimulada y el simulacro de una “sociedad narcisista” (Lipovetsky, 2007a: 51); o las promesas de dinamismo económico y el mito de la prosperidad han servido para amasar una estrategia que ha funcionado en Burgos gracias a la facilidad de manipulación de una población que asiste perpleja a la representación de un fantástico espectáculo trabado por excelentes operaciones de *marketing*, iniciadas desde hace tiempo por los codirectores del yacimiento de Atapuerca, que están bien ancladas en los poderes públicos y se materializan en la ciudad tomando forma arquitectónica y urbanística.

A orillas del río Arlanzón, frente a la desembocadura del río Vena, en el corazón de la ciudad, Camino de Santiago, a solo 550 m de la Catedral, se alza el Complejo de la Evolución Humana como paradigma de las obsesiones y paradojas que caracterizan a la ciudad y a la sociedad actual. El gigantismo de la obra de Juan Navarro Baldeweg, sobre una parcela de 22.641 m², sobresale como epifenómeno de un momento histórico concreto que permite tomar conciencia de las desviaciones producidas en la dinámica del individualismo –*hiperindividualismo*– característico del inicio de la *era hipermoderna*, en la que se ha impuesto la búsqueda del placer de la experiencia privada, de la percepción de sensaciones íntimas y emociones nuevas y de un consumo salvaje –*hiperconsumo*– como sucedáneo de las reglas, de las normas, de la ciencia, de las ideologías, de las utopías y del rigor (Lipovetsky, 2007b). En esta época de “modernización desenfadada hecha de mercantilización a ultranza, de desregulaciones económicas, de desbordamiento tecnocientífico” (Lipovetsky y Charles, 2006: 55), las paradojas son muy visibles porque se ofrecen muchas promesas, pero también comportan consecuencias muy negativas no sólo para la ciudad sino también para la población, en la que ya se aprecian muestras de escepticismo o decepción frente al mito de la prosperidad económica erigido en dogma de fe por los codirectores de los yacimientos de Atapuerca. A lo largo de la última década Burgos está viviendo las contradicciones provocadas por la *economía de la cultura*, la *puesta en valor del patrimonio* y la arquitectura contemporánea que se utilizan como elementos de distracción para olvidar los objetivos relacionados con la naturaleza, el patrimonio, la cultura y la ciudad como lugar de la vida contemporánea, y se realizan sin tener en cuenta las necesidades urgentes y las frustraciones de la sociedad que reclama mayor calidad urbana.

El ritual de la fabricación del consenso y la utilización de la ciencia para crear las ilusiones necesarias

La dinámica de la sociedad hiperconsumista y las palabras mágicas de los investigadores del yacimiento se han instalado en el imaginario colectivo de la sociedad burgalesa, provocando una simpatía y unos afectos rápidos, sobre todo entre políticos y empresarios.

Desde 1994 hasta marzo de 2008, se ha ido creando un clima emocional ante las metáforas que ellos activan sobre Atapuerca periódicamente y que se cuelan en forma de mensajes que prenden en emociones capaces

de hacer ver, de nuevo, el *Retablo de las Maravillas*. Un repaso de la prensa de estos años nos permite afirmar que lo que dicen los tres codirectores de Atapuerca, repetido miméticamente por los políticos y por el arquitecto J. Navarro, sus palabras, su polisemia, se ha convertido en una estrategia mediática donde los titulares fantásticos adquieren la misma categoría que la realidad.

Desde que en 1998 el PSOE de Burgos presentó su proyecto "Atapuerca 2000", la maquinaria de la persuasión no ha dejado de funcionar. Conquistar la UNESCO fue el principal reto de la Fundación Atapuerca, entidad privada constituida en julio de 1999 para asegurar la continuidad y el respaldo organizativo y económico del programa de investigación de los yacimientos.

Políticos, investigadores y medios de comunicación han tratado de dar forma a actitudes y opiniones, y de inculcar el conformismo y la subordinación de la población de la que habla Chomsky, a través de imágenes atractivas (Chomsky, 2004). Todos tienen su papel como urdidores de estrategias, en el que se combinan la sugestión y el espectáculo, para lograr un porvenir venturoso para Burgos, en el que los yacimientos de Atapuerca se perfilan como el buque insignia del turismo burgalés. Cada verano, al iniciarse la campaña de excavaciones, con los investigadores *in situ* se repite el interminable desfile de políticos y representaciones públicas que desean fotografiarse junto a los protagonistas de esta aventura que nos lleva al conocimiento del *Homo antecessor*. Los medios de comunicación no sólo muestran a diario toda la escenografía que se representa en la sierra de Atapuerca, sino que dedican editoriales de prensa y programas de radio y TV a crear las ilusiones necesarias para lograr el consenso.

Los investigadores de Atapuerca son conocedores de la tesis que explica el mecanismo del deseo no por la presencia del objeto deseable, "sino más bien por su ausencia, o incluso por su presencia imaginaria o simbólica" (Rosset, 2007: 54). Por eso, en la difusión de sus trabajos utilizan mensajes sencillos y lemas claros que llegan fácilmente a la población, para convertir los yacimientos en objeto del deseo; esa es la razón de su potencia sugestiva. Los hallazgos encontrados en Atapuerca *no son como los otros*, señalan constantemente. Atapuerca es un *yacimiento único* no sólo en España y en Europa, sino único en Eurasia y uno de los más importantes del mundo.

La importancia de los yacimientos de Atapuerca no se limita al conocimiento científico que proporcionan, sino que se benefician de una especie de valor extraordinario, de un aumento de importancia que llega a colmar el deseo, superando lo que se espera, porque *todo es más*. Atapuerca es el yacimiento *más grande*, es el que *más cantidad* de restos de homínidos contiene, son los restos *más antiguos* —de *más* de un millón de años—, es la evidencia *más antigua* de un acto funerario, es donde se encuentran *más registros* de fósiles, la sierra burgalesa ha deparado la *mayor colección* de fósiles humanos del mundo y es el recurso *más valioso* de la provincia, de Castilla y León y de España, puesto que su riqueza es *inagotable*. Sus hallazgos se publican en *Nature*, que es una publicación de las *más antiguas* y de *más prestigio*. Todo es *macro* y *espectacular* en Atapuerca. Su *unicidad* y *exclusividad* se define no tanto por el valor del yacimiento en sí mismo, sino como complemento a lo real, porque es *como ningún otro* yacimiento, porque lo normal es que la aparición de un solo resto óseo en cualquier excavación sea un gran hallazgo, pero en Atapuerca la cantidad de restos es *espectacular*. De esta forma, han conseguido el efecto de lo que se denomina una alucinación colectiva.

La visita también ha de resultar *impactante*: “El ex presidente Felipe González se muestra *abrumado* por el interés de Atapuerca” (*Diario de Burgos*, 7-7-1999: portada); “El Duque de Soria se confiesa *abrumado* ante una investigación *colosal*” (*Diario de Burgos*, 18-7-1999: 5). Las teorías que muestran restos de canibalismo *impresionan*, incluso a los cuatro premios Nobel que *descubren* la importancia de estos yacimientos tal como recogen las noticias de prensa: “Arsuaga valora la visita al yacimiento como un ‘reconocimiento de su singularidad’. Cuatro premios Nobel, impresionados por la riqueza de Atapuerca para la Humanidad” (*ABC*, 9-4-2000: 12). Incluso esta visita se utiliza como el “Reconocimiento mundial a Atapuerca” (*Diario de Burgos*, 9-4-2000: 7).

Las explicaciones *in situ* ayudan a conseguir el efecto mágico de la fascinación. El entonces ministro de trabajo M. Pimentel se siente *impresionado* por los descubrimientos realizados en Atapuerca, “una auténtica catedral de la historia, pero no de la historia de la humanidad, sino de la especie” (*Diario XXI*, 19-11-1999: 9). No parece fácil interpretar semejante puntualización más que por este efecto que venimos subrayando y que explica que un alto responsable del gobierno diga que “Atapuerca es un lugar único que cuenta con la singularidad de contar con un equipo investigador de vanguardia” (*Diario de Burgos*, 15-7-1999: 9), motivo por el cual, además de yacimiento paleontológico, debe convertirse en yacimiento de empleo. Los investigadores no sólo acompañan y explican los yacimientos a las personas ilustres que los visitan. También saben que es necesario dar a conocer el proyecto científico fuera, para lo que se organizan exposiciones que atraerán a miles de visitas y *pondrán a Burgos en el mapa*: “Madrid descubre el tesoro de Atapuerca” (*El Mundo de Castilla y León*, 5-4-1999: 9). Más tarde será Nueva York. En 2008, pretenden conquistar París y Seattle.

“El ‘efecto Atapuerca’ en la cabeza, en el corazón y en la cartera”, artículo de opinión, firmado por el profesor Juan José García González de la Universidad de Burgos (*Diario de Burgos*, 1-10-1998: 26), es una buena muestra de que el yacimiento de Atapuerca no despierta el deseo más que a condición de revelar su simple percepción, mediante el aderezo de un *efecto de fascinación*. Lo que fascina es que aparezca como objeto de deseo de otra persona. Es uno de los pasos iniciales en la creación de las ilusiones necesarias. “Atapuerca es ‘el Dorado’ científico y turístico”, publicaba poco tiempo después el mismo historiador (*Diario de Burgos*, 4-7-1999: 8).

Las afirmaciones del iniciador del proyecto, Emiliano Aguirre, al considerar que “los espectaculares hallazgos de la sierra de Atapuerca deben servir de motor para atraer un turismo de calidad cuyos beneficios puedan revertir en la propia comunidad y crear un ocio culto que no sólo genera dinero sino puestos de trabajo” (*Diario de Burgos*, 12-12-1998: 12); la contundencia con la que J.L. Arsuaga afirma que “la rentabilidad cultural, social y económica en el futuro de Atapuerca está fuera de toda duda” (*Diario de Burgos*, 10-10-1998: 16) o declaraciones, como la del gerente del Patronato de Turismo, “Atapuerca es un recurso comparable a la Catedral” (*Diario de Burgos*, 1-4-1999: 5), llevan a comerciantes y empresarios al convencimiento de las grandes posibilidades económicas y del gran negocio que supondrá Atapuerca considerado como el futuro de la ciudad.

Desde los medios de comunicación se recomienda aprender a *vender* Atapuerca a través de consignas persuasivas, “urge saber ‘vender’ Atapuerca” (*Diario de Burgos*, 19-5-1999: 25), y se reclama la necesidad de obtener de Atapuerca un beneficio no sólo histórico sino turístico desde el planteamiento racional y controlado de un parque temático que trata de promover la Cámara de Comercio para atraer un turismo relacionado con

la cultura prehistórica, que nos lleva al conocimiento de los primeros homínidos, en su propio entorno (*Diario de Burgos*, 21-9-1998: 3). Mientras J.M^a Bermúdez pide a las instituciones que sepan conjugar la proyección turística de la sierra en la que está el yacimiento con los trabajos arqueológicos, para “no matar la gallina de los huevos de oro” (*Diario de Burgos*, 27-3-2000:10), Eudald Carbonell asegura que “Atapuerca será el yacimiento de siglo XXI” (*Burgos 7 Días*, 27-4-2000: 10) y reclama para Burgos “la capitalidad europea de la evolución humana” (*Diario de Burgos*, 18-5-1999: 4). En el año 2000 Atapuerca está de moda, se superan las expectativas –se confirma actividad humana hace un millón de años– y constituye –según señala el gerente del Patronato Provincial de Turismo– “uno de los grandes imanes de atracción de turistas” (*Gente en Burgos*, 19-5-2000: 4). El proceso de convertir al complejo arqueológico en uno de los motores turísticos y económicos de Burgos y la aspiración de crear un museo ocupará buena parte de los titulares dedicados a los grandes retos de la cultura. El titular “Atapuerca, de Cenicienta a princesa” (*Diario de Burgos*, 31-12-1999: IV) ilustra el nuevo rumbo marcado que llegará a culminar en 2009 cuando se inaugure el Complejo de la Evolución Humana.

Una vez alcanzado el consenso social y empresarial –Fundación Atapuerca– y entre todas las administraciones –Gobierno Central, Junta de Castilla y León, Ayuntamiento de Burgos y Diputación Provincial– para el desarrollo del yacimiento de Atapuerca (*Diario de Burgos*, 29-12-1999:14) y conseguida su inclusión en la lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO como sitio arqueológico, en el año 2000, lo que interesa es demostrar que Atapuerca no es visitable. La idea fuerza será convencer a las instituciones públicas de que el apoyo económico a las excavaciones no es suficiente para dar a conocer Atapuerca a grandes colectivos de personas que reclaman información y conocimiento, porque una excavación arqueológica no puede visitarse como un museo. Si hasta este momento se había aireado el continuo aumento del número de visitantes como algo reseñable y digno de titular periodístico, “Diez mil personas en Atapuerca guiadas por la Fundación Duques de Soria” (*Diario de Burgos*, 9-10-1998: 11), la estrategia de la comunicación da un giro total que, aunque sea aparentemente inexplicable, trata de convencer a la población de la necesidad de promocionar, explotar y adecuar el patrimonio de Atapuerca para convertirlo en un producto de consumo cultural.

Así, se ponen en marcha los mensajes de que el importante incremento de visitas en los yacimientos no hace aconsejable la promoción turística de Atapuerca porque es un gran complejo arqueológico, no turístico, y surge una llamada de atención que señala que han de ser los directores de las excavaciones los que determinen la explotación turística, como expresa uno de los investigadores y profesor de la UBU, J.M. Carretero, “Los políticos deben escuchar a los científicos para decidir sobre Atapuerca” (*Diario de Burgos*, 17-1-1999: 8). “Nosotros no somos promotores turísticos y aunque no es nuestra responsabilidad [...] tenemos nuestras ideas de cómo se debería hacer”, declara a su vez J.L. Arsuaga (*Diario de Burgos*, 10-10-1998: 16). Los argumentos de la prensa escrita son buena muestra de este giro en la estrategia: porque Atapuerca se ha puesto de moda y hasta los escépticos han comenzado a interesarse por *los misterios que oculta* la sierra, que no debe ser un lugar donde peregrinen los curiosos porque interrumpen el trabajo.

Si el yacimiento se convierte en un sitio de peregrinación –señala un editorial– de poco o nada habrá ser-virlo ponerlo de moda porque llegará el día en que los científicos no podrán trabajar. “Peregrinos en Atapuerca”

(*Diario XXI*, 19-7-1999: 3). La insistencia del nuevo mensaje de que “las condiciones de acceso a Atapuerca desaconsejan su promoción turística” porque la afluencia masiva a la sierra podría ser perjudicial para el yacimiento (*El Mundo de Castilla y León*, 6-1-2000: 11), se acompaña de la necesidad de ofrecer una respuesta organizada y permanente, ante los miles de personas que solicitan información y conocimiento, a través de un museo localizado en Burgos, evidentemente. Además, señalan las mismas fuentes, declarados Patrimonio de la Humanidad, los yacimientos no están preparados para recibir tanta demanda de turismo prehistórico.

De este modo se activa nuevamente Atapuerca como *objeto del deseo* de conocer lo que otros valoran, y desde el Ayuntamiento de Burgos se inicia el proceso de creación de un centro que es *más* que cultura, porque servirá para atraer al turismo y se traducirá en riqueza económica, será también un lugar que avanza en el conocimiento científico y logrará divulgar y socializar el conocimiento.

Una arquitectura al servicio del poder

El Ayuntamiento de Burgos tenía decidido convertir Atapuerca en un éxito de masas. En unos momentos de proliferación de museos de todo tipo, de valoración del pasado histórico, más aún, prehistórico, y de mercantilización, explotación y rentabilización turística del patrimonio cultural, Burgos justifica la necesidad de un museo por ser una de las instituciones públicas de más alta resonancia, por las repercusiones económicas de fomento del turismo y como reto para cambiar la imagen de la ciudad designando para su construcción el solar de Caballería, un espacio tan grande que podía contener además un palacio de congresos y un gran auditorio. Los documentos municipales y el criterio de los codirectores de los yacimientos consideran como cifra asequible la presencia anual en Burgos de 160.000 turistas. Con estas premisas se perfila como el gran reclamo de visitantes. Dado que lo antiguo ya es un argumento de venta, el mejor instrumento de *marketing* es *el origen de la humanidad*, el pasado explotado con fines comerciales. Hay que crear un Museo de la Evolución Humana (MEH) en Burgos que tenga por objetivo el efecto de fascinar, porque va a ser *como ningún otro*. Se pretende una especie de transmisión de la unicidad, del carácter único de los yacimientos que se transporta a la esfera del objeto museo. El MEH se manifiesta así como el fenómeno de la relación con el tiempo más antiguo y se perfila con la intervención de la lógica comercial: se trata de vender emociones que evoquen el pasado más remoto. El ganador del concurso internacional, celebrado entre 5 arquitectos “entre los 10 mejores del mundo”, fue Juan Navarro (www.aytoburgos.es/contenidos/cpcontent.asp?contentid=709&nodeid=585).

Desde el poder el proyecto se ha planteado como “un regalo caído del cielo para la ciudad”, un auténtico filón de futuro (*El Correo de Burgos*, 29-8-2004: 8), puesto que, según los expertos de turismo, situará a Burgos a la altura de plazas como Florencia o Venecia, ya que “el MEH retendrá al turista una media de 2 noches, la más alta de Europa, que sólo consiguen las dos ciudades italianas” (*Diario de Burgos*, 31-5-2004: 6), porque el museo servirá como dinamizador de los yacimientos. Dado que la verdadera exposición está en la trinchera del ferrocarril, en la sierra, hay que acondicionar las visitas para que no se degrade el Patrimonio de la Humanidad, y combinando las visitas del MEH, los yacimientos y los atractivos de la ciudad se multiplicaría la estancia de los turistas en la ciudad.

La constatación de que la visita al yacimiento decepciona la curiosidad de los visitantes, junto a la cantinela de que “en los próximos años [el interés de Atapuerca] reunirá a millares de personas”, ha llevado a la *novedosa* idea de unir la visita de un museo en Burgos con la visita *in situ* de los yacimientos en la Sierra de Atapuerca (*Diario de Burgos*, 10-5-2004: 2). El Centro Nacional de Investigación de la Evolución Humana (CENIEH) y el Museo, según los planes de la Junta de Castilla y León, estarán conectados con los yacimientos de la sierra de Atapuerca con un autobús ecológico que será como un viaje al pasado. La idea es que la entrada sirva para el museo y para desplazarse hasta el yacimiento. Por eso, el gobierno regional ha acuñado el concepto *Espacio Atapuerca* como eje de comunicación del MEH con la cuna del *Homo antecessor*.

El repaso de las noticias de prensa nos confirma la gran capacidad y destreza de los investigadores de Atapuerca en la creación de ilusiones colectivas, puesto que el poder político y empresarial ha hecho suyas todas y cada una de sus propuestas estratégicas: no hay más que recordar que J.M^a Bermúdez, del equipo de investigación, propuso hacer de Atapuerca un eje turístico y cultural para el futuro uniendo un museo, con sede en Burgos, y los yacimientos (*Diario de Burgos*, 12-11-1999: última) y compararlo con lo expresado años después por la consejera de Cultura de la JCyL, Silvia Clemente: “hemos conformado con Atapuerca un espacio al que hemos definido *Atapuerca, cultura de la Evolución* que para la Junta es un territorio cultural discontinuo que está en el solar de Caballería y que está en los yacimientos de Atapuerca [...] Hemos compaginado las actuaciones en el yacimiento, la mejora en las labores de investigación y divulgación, y la construcción de un gran equipamiento cultural en el que la Junta de Castilla y León ha puesto todo el impulso” (*Diario de Burgos* 24-3-2007: 28).

La repetición de Atapuerca en Burgos, la traslación de los yacimientos al centro histórico de la ciudad, responde a la necesidad de resolver el problema de dónde colocar a los cientos de miles de visitantes de los yacimientos. Surge así la necesidad de crear una nueva estructura museística que marque su poder omnipotente en la ciudad a través de un edificio de arquitectura contemporánea, realizado por un arquitecto relevante y un centro de estudios para los investigadores donde se vea realmente su poder. La relación causa-efecto que impone la dinámica del mercado está avalada únicamente por la carga de emoción de los titulares, que se volcará en convencer al público de que el magnífico edificio diseñado por Navarro atraerá a miles de visitantes. En menos de ocho años, la ciudad se ha preparado para acogerlos, y empresas de Burgos y de conocidas cadenas nacionales e internacionales han creado 1.483 nuevas plazas (que se añaden a las 2.338 que existían en el año 2000) y han abierto 26 nuevos establecimientos hoteleros (que se suman a los 51 ya existentes) para alojar debidamente a la prometida avalancha de visitantes. El efecto Atapuerca ha hecho crecer al sector en un 40% entre los años 2000 y 2007.

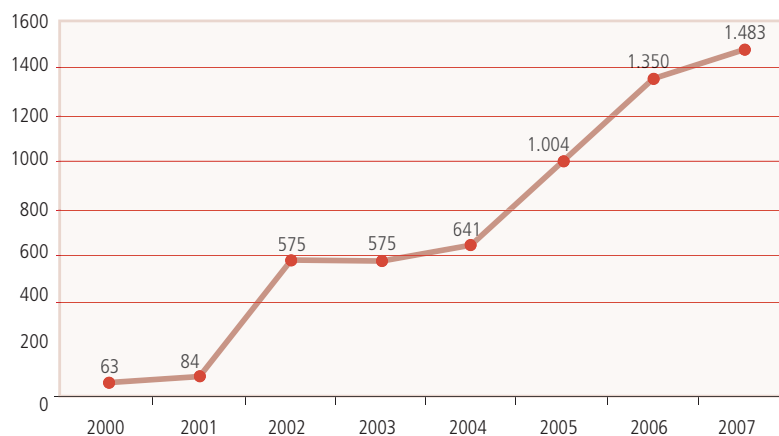
En breve se abrirán dos hoteles más, uno de ellos, el Silken Gran Teatro, con 234 plazas, frente al Museo de la Evolución Humana. Aunque entre la nueva oferta existan algunas pensiones y hoteles de dos estrellas, la mayor parte de las plazas son de hoteles de tres y cuatro estrellas y de reconocida categoría en su diseño y servicio: NH, AC, ABBA o HUSA. También el comercio está tomando posiciones en el entorno del MEH y calle de Vitoria, en lo que se conoce ya con la “original” denominación de *milla de oro*.

La alucinación colectiva ha hecho que la sociedad burgalesa vea la realización de un museo como un descubrimiento *innovador* para la reactivación turística y económica y, aunque hay opiniones que muestran su

Figura 1. Número de hoteles construidos en Burgos (2000-2007)

Fuente: elaboración propia sobre Registro de Establecimientos Turísticos, Junta de Castilla y León

	Hoteles	Plazas
2000	2	63
2001	1	21
2002	5	491
2003	0	0
2004	2	66
2005	6	363
2006	5	346
2007	5	133
Total	26	1.483



desacuerdo y recuerdan “que el rey va desnudo”, los medios de comunicación relegan a aquellos que carecen de la visión necesaria para apreciar las increíbles maravillas de Atapuerca. El efecto *Altamira* ha contagiado al mercado cultural. “En Burgos tenemos Atapuerca, que es el yacimiento de paleoantropología más importante del Mundo”, recuerdan machaconamente los portavoces del poder. En palabras de J.M^a Bermúdez, “cuando en Burgos esté el Centro de Investigación y el MEH finalizado habrá dos o tres mil visitantes diarios que se acerquen a verlo” (*Diario de Burgos*, 27-1-2006: 27). Se ha querido convencer a los burgaleses de que el Museo “generará mayores posibilidades de enriquecimiento cultural y, por tanto, nos sentiremos todos más libres y más cultos [...] Si se hace bien [según sigue declarando el entonces candidato del PSOE a la alcaldía de Burgos], será el acontecimiento social y económico más importante desde que se creó el Polo de Promoción Industrial. Los burgaleses aún no son conscientes de que el Museo con la Catedral coloca a Burgos en el mundo” (*Diario de Burgos*, 22-5-2007: 5). Unos dicen: “con Atapuerca nos ha tocado la lotería” (*Diario de Burgos*, 25-3-2007: contraportada), otros, como el presidente de la Junta de CyL, ensalzan el proyecto: “una gran idea que en los primeros años no encontraba cauce por culpa del escepticismo inicial. [...] pero] el paso del tiempo y una gran dotación presupuestaria lo ha convertido en el mejor complejo cultural de España y, en su género, sin parangón en Europa y yo diría que en el conjunto del mundo” (*Diario de Burgos*, 29-2-2008: 17). El alcalde de Burgos, J.C. Aparicio, destaca que todo lo que “sirva para reforzar la absoluta excepcionalidad de estos yacimientos [...] ayuda mucho a esta ciudad, además de ser un argumento sólido para esa candidatura cultural de Burgos 2016” (*El Correo de Burgos*, 30-6-2007: 12). Y para él sirve, como se ve en la carta abierta dirigida a los ciudadanos para lanzar la campaña de adhesión a la candidatura de la ciudad de Burgos a Capital Europea de la Cultura 2016: “Burgos pone su legado y patrimonio al servicio de la capital europea del año 2016. Su historia, su tradición cultural, su categoría de cruce de caminos y punto de encuentro de ciudadanos europeos, su proyección y su espíritu de superación y

modernidad hacen de la ciudad un enclave cultural que ya acogió a los primeros ciudadanos europeos hace más de 800.000 años”, –el subrayado es nuestro– (Plaza Mayor, octubre-2007).

Con escritos y declaraciones como éstas se puede comprobar que el valor de los símbolos del Patrimonio Mundial es más importante muchas veces para los políticos que el propio patrimonio y que el conocimiento que pueda generar.

Mientras la población burgalesa otorga y calla por temor a ser descalificada como ignorante, los codirectores de Atapuerca, como los nuevos sacerdotes de las ruinas teatrales de nuestra sociedad hipermoderna, siguen utilizando sus estratagemas porque todavía hay ciudadanos que no son conscientes de las buenas nuevas que predicán. Así, E. Carbonell afirma: “Nunca un proyecto científico se había convertido en un proyecto económico. La ciudad de Burgos no es consciente de lo que puede suponer un equipamiento cultural de estas características: el 95% de los ciudadanos de Burgos no se han enterado del impacto económico que va a tener el MEH. Pero este instrumento es tan importante que va a cambiar la ciudad”. J.L. Arsuaga, por su parte, formula también su queja: “Se nos suele reprochar que es una visión desenfocada, lo que nos perjudica mucho. Lo que nosotros hacemos es conocimiento, pero también es economía. Nosotros decimos que hacemos ciencia aplicada” (*Diario de Burgos*, 25-7-2007: 6-7).

Lo más cierto de todo es que Atapuerca ha cambiado la ciudad de Burgos y la cambiará todavía más. Ha cambiado la percepción de las personas. Pero también está cambiando el territorio de la sierra y las infraestructuras, como la autovía Burgos-Logroño (A-12). Y no siempre de manera positiva.

Ahora, aunque todavía en obras, se cumple el sueño de crear un museo y un centro de investigación del pasado remoto que servirá, según los promotores, no sólo para inspeccionar el futuro, sino como foco turístico y como herramienta de cohesión social. Son tres grandes equipamientos –CNIEH; Palacio de Congresos, Exposiciones y Auditorio; y Museo de la Evolución Humana, el ombligo del complejo– que realizan tres empresas distintas, un auténtico puzzle que intenta conformar todo el conjunto en una edificación flamante. Los tres edificios se apoyan en una plataforma inclinada, que les da unidad y que se extenderá desde el río como una metáfora del ascenso del valle del río Arlanzón a la sierra de Atapuerca. Se trata de un sueño para muchos, porque son muchos los que se han involucrado desde hace muchos años: los investigadores de los yacimientos, el arquitecto que lo ha diseñado y las diversas instituciones públicas que están financiando una obra de muchísima inversión: 194.272.883,90 euros, cifra que está muy lejos de los 60 millones de euros de presupuesto inicial.

Una estructura de acero rojo en el museo, que es la pieza principal, y los tres edificios mastodónticos cubiertos de cristal y separados por dos estrechos callejones, dan al conjunto una indudable imagen de dominio al servicio del poder, sin pensar en las necesidades de la población.

Como puede observarse en la tabla 2, son tres edificios y son tres las Instituciones que los financian. Todo es enorme en el Complejo diseñado por Navarro: el solar, que es inmenso; la escala de las edificaciones, que sobresalen de las viviendas vecinas, resulta sobrehumana; el aparcamiento (1.140 plazas) es el más grande de la región; el presupuesto de ejecución; el tiempo de duración de las obras; incluso, según aseguran los malabaristas del *marketing*, los ingresos de quienes gestionen la galería comercial proyectada con entrada independiente des-

Tabla 1. Presupuesto del Complejo de la Evolución Humana. (Fuente: Elaboración propia a partir de paneles de la obra)

EQUIPAMIENTO	PRESUPUESTO DE CONTRATACIÓN	FINANCIACIÓN
Centro Nacional de Investigación de la Evolución Humana	14.798.641,40 €	50% Junta de Castilla y León 50% Ministerio de Educación
Museo de la Evolución Humana	51.589.877,68 €	100% Junta de Castilla y León
Palacio de Congresos, Exposiciones y Auditorio	50.629.268,00 €	60% Ayuntamiento de Burgos 40% Junta de Castilla y León

Tabla 2. Aportación financiera de las instituciones públicas. (Fuente: Elaboración propia a partir de paneles de la obra)

INSTITUCIÓN	FINANCIACIÓN APORTADA	% SOBRE INVERSIÓN PREVISTA	INVERSIÓN PREVISTA
Junta de Castilla y León	Aparcamiento subterráneo MEH y Central de instalaciones CNIEH (50%) Palacio Congresos, Exposiciones y Auditorio (40%)	61,82%	120.102.747,89 €
Ayuntamiento de Burgos	Solar de Caballería Proyectos y direcciones técnicas Palacio Congresos, Exposiciones y Auditorio (60%)	33,99%	66.030.883,2 €
Ministerio de Educación	CNIEH (50%)	4,19%	8.139.252,77 €
Inversión total prevista:	194.272.883,90 €		

de la calle y la cafetería, situada a la entrada del auditorio, con vistas privilegiadas, ya que se puede contemplar una excelente panorámica del centro histórico, desde la Catedral y el castillo hasta la plaza del Cid.

El arquitecto y los codirectores han armonizado el diseño y el contenido del museo. La sintonía entre ellos "es perfecta" (*Diario de Burgos*, 19-5-2007: 17) La naturaleza ha guiado la concepción del museo, y la representación del tiempo también. Por eso se reproducen los yacimientos, como metáfora del libro de naturaleza que recoge todo el conocimiento distribuido en los estratos del corte. Superada la concepción de la arquitectura como objeto, han logrado convencer a la administración pública de la necesidad de concebirla como amplificador de algo que tiene valor, para dotarlo de un mayor brillo. Si tenemos en cuenta que brillante para J. Navarro significa imborrable, el narcisismo colectivo que sustenta todo este macroproyecto se verá colmado. Así, el enorme Complejo de la Evolución Humana y su autor, los afamados investigadores de Atapuerca y los políticos que lo

ha hecho posible brillarán eternamente. Rotundidad y esplendor han guiado la intención de los promotores en todo momento, “desde el punto de vista urbanístico es muy importante que tenga toda la belleza y el máximo esplendor para que ya desde fuera genere atracción”, decía la consejera de Cultura poco antes de comenzar las obras (*Diario de Burgos*, 18-10-2003: 12).

Este conjunto que “Aguirre y Carbonell ya proyectaron en sus cabezas en el año 1978” (*Diario de Burgos*, 19-5-2007: 18) convierte en realidad la afirmación, editada en el mismo periódico, de J.M^a Bermúdez: “los científicos cambiarán Burgos”. Su tarea ha consistido en diseñar el proceso de metamorfosis de la ciudad con un faraónico edificio para que actúe como fermento de una transformación urbanística a través de un proyecto *innovador* de arquitectura, con marca de autor, para potenciar al máximo las cualidades de Atapuerca como yacimiento excepcional en Eurasia y para aumentar el valor económico del espacio urbano situado al sur del río. Su manera especial de ver el mundo nos confirma su visión, al reducir toda una ciudad patrimonial a un proyecto arquitectónico icónico.

Los mecanismos invisibles ejercidos desde los medios de comunicación, con gran poder sobre los ciudadanos, y con distintas estrategias, los codirectores de Atapuerca han ido trabando esta seducción, imponiendo un comportamiento social que asiente felizmente frente a la doble paradoja que se deriva de confrontar la realidad física del lugar –del espacio, del paseo inmediato, de las riberas del río, del tejido histórico urbano, del paisaje, de la Catedral, del centro histórico de Burgos– por un lado y, por otro, lo que podemos ya considerar la deconstrucción de Atapuerca y la deslocalización de los yacimientos. Como si los yacimientos no tuvieran lugar, los científicos de Atapuerca han logrado trastocar las estructuras conceptuales de los burgaleses y la percepción no sólo de lo que son los 14 yacimientos arqueológicos, sino también la percepción de la propia ciudad, con una macrorreproducción que rompe la escala de la ciudad histórica y donde parece que importa más lo estético que lo científico y lo documental. Encajado en pleno centro y rodeado de edificaciones, el Complejo de la Evolución Humana ha aprovechado al máximo el espacio del solar. Para compensar la contundencia de su fachada posterior se abre hacia el frente con un gran espacio que abraza (‘destruye’) el paseo de Atapuerca y las riberas del río.

Aparentemente no se ha tenido en cuenta la especificidad del lugar elegido, ni el paisaje, pero es todo lo contrario, porque, según Navarro, lo que define su arquitectura está fuera de ella y lo más importante no es la forma sino el lugar. Por eso tiene que liberarse de ataduras y llegar hasta el río para que se activen las capacidades visuales de sus edificios mediante una ladera en pendiente que se cubrirá de vegetación simulando la sierra. El color rojo, complementario del verde exterior, y el cristal transparente que permita prolongar y activar la mirada están en la base conceptual de su obra, que no es otra que lograr una equivalencia entre Catedral y Museo y enlazar la arquitectura con la naturaleza y el río.

La maqueta realizada por el arquitecto expresa claramente el poder del impacto de dos edificios, mientras el resto de la ciudad histórica se desdibuja y desaparece en el paisaje: el MEH y la Catedral a partir de ahora en Burgos se mirarán frente a frente y la arquitectura de Navarro hablará de tú a tú con un edificio de valor universal excepcional. Es el síndrome del Patrimonio Mundial que aqueja a los arquitectos selectos, cuyos edificios se definen como las nuevas catedrales. En el siglo XXI el museo de Atapuerca será la catedral de la paleontología.

Mientras, la Catedral de Burgos se ha convertido en un museo. Como si fuera un juego, se ha ido creando un pandemonium de confusiones entre conceptos que se llegan a aceptar como si fuera lo más natural.

La ceremonia de la transmutación de valores del paisaje y del Patrimonio Mundial a través de un edificio icónico

Altamira (1985) y Atapuerca (2000) hoy son dos yacimientos de la lista del Patrimonio Mundial, y dos museos. Uno reflejo del otro, suponen una doble interpretación de un yacimiento arqueológico. La misma causa para la reproducción de los yacimientos arqueológicos: el exceso de visitantes y el riesgo de conservación, unido al deber de satisfacer el deseo de conocer que tiene la población. La misma finalidad: estimular el conocimiento de los orígenes del hombre por medio de un proyecto didáctico moderno y que responda a los nuevos conceptos de museografía, de forma sugerente y evocadora.

Se trata de dar información sintética y accesible a todo tipo de personas, a través de propuestas de estímulos intelectuales, "todo esto es la prehistoria contemporánea o contemporaneidad prehistórica" (Lasheras, 2002: 110). Se utiliza el mismo mensaje de excitación del deseo de ver el original después de visitar la copia en el museo en los dos casos, puesto que los valores ocultos de la autenticidad, que es el valor trascendente que provoca la emoción, es justo lo que no se puede reproducir. En Altamira se ha comprobado ya que quien visita por primera vez la neocueva lo que desea es ver la original. Los responsables de Atapuerca esperan que se repita ese deseo en los que vean el MEH y por ello han dispuesto una visita completa, con un autobús lanzadera que lleve a los visitantes desde Burgos a la sierra.

Dos museos y el mismo arquitecto. Y no por casualidad. J. Navarro relata lo que más le atrajo para implicarse en este proyecto de Burgos: "recuerdo muy bien cuando el alcalde visitó Altamira y me habló del proyecto" (*Diario de Burgos*, 24-11-2002: 16). Esto explica que elementos proyectados en uno, Altamira, aparezcan también en el otro, Burgos: además de la reproducción de las cuevas, aulas y talleres para niños, la luz, la transparencia y la posibilidad de ver lo que hay fuera, es decir, la naturaleza y las mejores muestras del genio creador del ser humano. Los dos museos son un ejemplo del mismo síndrome de vampirización de los valores del patrimonio excepcional universal por obras de arquitectura contemporánea. Atapuerca es *un paso más* –siempre más– puesto que a diferencia de Altamira se aleja del sitio del Patrimonio Mundial para introducirse en un lugar ajeno, la ciudad de Burgos, pero preñado de valor universal, ya que se implanta en las inmediaciones de la Catedral en una ciudad del Camino de Santiago y, por tanto, Patrimonio Mundial. En el caso del MEH la ceremonia de la transferencia de valores corre a cargo también de los propios gestores de Atapuerca, que producen un trasvase del valor universal de los yacimientos hacia las piezas encontradas y de éstas a su contenedor, al museo, que en un atropellado proceso metonímico es calificado en ocasiones como patrimonio de la humanidad.

La obsesiva unión de la arquitectura con la naturaleza, más prudente en Altamira, es reconocida en Burgos por Navarro al considerar una gran fortuna poder realizar su proyecto en un solar junto al río Arlanzón,

auténtico parque lineal. “Atapuerca –decía en la entrevista citada– es un lugar en el que la naturaleza tiene un protagonismo absoluto y también teníamos que reflejarlo. Que el orden del río entre dentro del museo y produzca unos pequeños acantilados informativos [...] El museo es como una reproducción a escala del entorno de los yacimientos, lo cual es muy positivo por razones didácticas. El Arlanzón es el mismo río que hace el valle de Atapuerca”. A diferencia de Altamira, donde se dio protagonismo a la naturaleza con un edificio muy ligado al relieve para no estropear el paisaje, en Burgos el edificio se diseña para que se vea desde toda la ciudad, pues “está concebido para que se convierta en el elemento más característico de la ciudad, exceptuando claro está la catedral”. Los visitantes del museo “establecerán un vínculo visual con él, pero girarán la cabeza y se toparán con la catedral”.

En Altamira, el museo es una suerte de prodigio, un acto de prestidigitación que atrae la mirada sobre nada. La cueva, patrimonio de la humanidad, tiene valor excepcional, pero se ha decidido cerrarla y reproducirla. El carácter ilusorio de construir una duplicación para dotar de cierta credibilidad y de sentido a lo real, no ha quedado en doblar la cueva y sus pinturas. En el folleto informativo del museo, la Cueva de Altamira aparece señalada con el número 5 de los 6 elementos que componen el citado Museo de Altamira, lo cual nos da certeza de que “esta representación perfecta que sería el doble, réplica absoluta de lo representado, no desemboca en una sugerencia de lo real, sino en la relegación de éste a la no-existencia” (Rosset, 2007: 20). A la invisibilidad de lo real –la cueva– se añade su duplicación y la simbiosis parasitaria de sus símbolos. La manipulación de las imágenes y los símbolos del Patrimonio Mundial en la relación existente entre la cueva y el museo, aparentemente inocente, puede ser considerada como la pretensión de usurpar los valores de tipo cultural por los valores del mercado. Es el paradigma de una utilización de la cultura y del conocimiento científico al servicio del consumo cultural.

El Museo de Altamira se presenta ante los visitantes con un folleto informativo, que tiene el símbolo del Patrimonio Mundial correspondiente a la cueva. En ocasiones cuevas y museo, lo real y su doble, comparten la misma señal de orientación marcada con el mismo icono –el de museo– como si fueran una sola realidad. Dado que el logo usado para la identificación de museo es muy parecido al símbolo de UNESCO, no parece ilógico deducir que el letrero de “Museo y Cuevas de Altamira” es un buen ejemplo de lo eficaz que puede resultar generar la confusión en la percepción de los visitantes a través del juego de la manipulación de las imágenes. Y más cuando el indicador referido a las Cuevas de Altamira, tiene la silueta de un bisonte, únicamente.

El poder político, los arquitectos y los denominados expertos, de tanto manosear el patrimonio y sus símbolos están logrando su desfiguración. Los museos de Altamira y Atapuerca representan la gran ironía de la civilización actual que con la retórica de la especificidad y la búsqueda de la exclusividad ha basado el desarrollo y el futuro en el redescubrimiento y exaltación mercantilista de todo lo relacionado con el pasado más remoto y cuya *ansia de novedad* se resuelve en todos los sitios de la *misma manera* y se sacia con la posibilidad de experimentar en un museo. Así de sencillo. La técnica permite la representación virtual de los yacimientos y un museo lleno de información a través de imágenes como base de la socialización del conocimiento, donde nada de lo que se ve es único, ni es real, sino puro espectáculo.

La metamorfosis de Burgos: problemas espaciales y la frustración de la sociedad

La población burgalesa se ha arriesgado desde el punto de vista empresarial, pero lo que era expectación se empieza a convertir en signos de incertidumbre y preocupación, porque a medida que avanzan las obras y se cubren las fachadas con cristal se observa que no hay espectacularidad en el edificio y sí mucho volumen. Los ciudadanos oponen al calificativo de “magnífico y sin parangón”, utilizado por el presidente de la Comunidad Autónoma, los sustantivos de “mastodonte y mazacote” (*Diario de Burgos*, 4-3-2008: 12). Y es que su aspecto exagerado y desmesurado destaca aún más por estar en un entorno histórico, en medio de cuyo tejido el poder omnipresente de esta estructura museística, impersonal y vulgar, se levanta bajo el signo del exceso. Ya nadie espera un Guggenheim en Burgos capaz de atraer a miles de visitantes sólo para contemplar el edificio, como se había fantaseado.

Ahora los mensajeros del proyecto transmiten a la sociedad que el principal potencial está en su interior, en la programación del auditorio y en la exposición del museo. Sin embargo, la lectura del concurso para diseñar los contenidos del MEH (http://www.jcyl.es/scsiau/Satellite/pr/es/Tributos/Page/PlantillaDetalleContenido/1141304469207/Propuesta/1204012671497/_?asm=jcyl&tipoLetra=x-small), siguiendo las bases del proyecto realizado por los codirectores de Atapuerca, ha ido minando muchas ilusiones. Más cuando desde la propia Junta se especifica que se requiere más espacio para talleres y actividades educativas porque el mayor número de visitantes de este tipo de museos son escolares y tercera edad. También se ve como problema las escasas posibilidades del Ayuntamiento de Burgos para financiar los costes de mantenimiento una vez terminado el Auditorio y para realizar una programación de calidad y una gestión adecuada, toda vez que se está pensando en cederlo a empresas privadas.

Ahora se ve que el canibalismo de este tipo de arquitectura innecesariamente sobredimensionada tiene unos efectos perniciosos sobre el centro histórico, porque modifica el paisaje urbano: el diseño de Navarro es como una inmensa caja vacía, que logrará su función con la incorporación de lo exterior a él: la ciudad y lo mejor que tiene, su paisaje, el parque lineal del río y la Catedral. Se ha pretendido establecer una relación significativa entre el Museo y la Catedral desde el punto de vista funcional –Museo, catedral del s. XXI y Catedral, museo en el s. XXI–; desde el punto de vista topográfico, en altura, para establecer ejes visuales: un edificio de cristal en el que se refleja la Catedral y desde cuyo interior se ve la Catedral; y desde el punto de vista físico, en espejo: cada obra –Museo y Catedral– a una orilla del río Arlanzón; y se ha querido establecer también una relación asociativa por el valor patrimonial: Atapuerca es Patrimonio Mundial, la Catedral es Patrimonio Mundial, por lo que el Museo, que acoge y refleja a ambas, espera que se produzca en él la necesaria metástasis enriquecedora.

Pero algo falla. A partir de ahora se necesita adecuar el lugar y cambiar el espacio en el que se ha introducido el “Complejo”. Porque no cabe. La peatonalización necesaria para ganar realce y funcionalidad, y el deseo de llevar el talud hasta el río para enlazar el MEH con el sistema de parque fluvial, que es una de las características más bellas de la ciudad, obliga a adecuar el espacio urbano a la obra arquitectónica. Se ha de cortar el tráfico desde el puente de San Pablo hasta la plaza de Santa Teresa, un eje fundamental de la ciudad, y desaparece el paseo de Atapuerca, aunque en su lugar el Ayuntamiento ha prometido colocar elementos escultóricos evocado-

res de la evolución humana y de los yacimientos. Los accesos al aparcamiento, calles Burgense y Dr. Fleming, y la unión directa con el bulevar de H&deM exigen una operación en la que serán demolidos varios inmuebles de viviendas, catalogados en el PECH, para dar salida "natural" al problema creado. Ahora además hay que realizar puentes y nuevos accesos, lo que supone un esfuerzo inversor en unos momentos en los que se agota la sobrefinanciación que han disfrutado las arcas públicas en el *boom* de la construcción. La población se teme ahora que el dinero que ha habido para la arquitectura no exista para la adecuación urbanística del espacio público.

Lo que se creía fermento de una transformación urbanística y cultural de la ciudad de Burgos ha producido además una contaminación terminológica. El exceso y exageración en todo este proceso está provocando un estado de crisis de la ciudad, de la cultura y del concepto mismo de Patrimonio Mundial, que se refleja de manera proverbial cada vez que una autoridad local, provincial o regional, señala que la ciudad de Burgos "tiene tres patrimonios" (sic) incluyendo a los yacimientos de Atapuerca. El Patronato de Turismo ha editado diversos folletos de la provincia, uno de los cuales dedica a los yacimientos de Atapuerca, con 23 páginas de texto e ilustraciones. Naturalmente también existe un folleto, de 28 páginas, dedicado a *Burgos, la ciudad*. En él se incluye Atapuerca, lo cual, además de producir los consiguientes errores en los turistas que no encuentran las famosas excavaciones, es un indicador de que algo muy serio está fallando en la cultura, en la valoración de la autenticidad del patrimonio y en la percepción que se tiene de la propia ciudad.

Bibliografía

- CHOMSKY, N. (2004): *Hegemonía o supervivencia*, trad. de Miquel Izquierdo, Barcelona, Ediciones B.
- HERZOG & DE MEURON (2006): *Burgos. Métodos y propuestas urbanísticas para una ciudad media española*, Burgos, Consorcio para la Gestión de la Variante Ferroviaria de Burgos.
- LASHERAS CORRUCHAGA, J.A. (2002): "La conservación de la Cueva de Altamira: el Museo Nacional de Altamira y el Centro de Investigación", en *La gestión del Patrimonio Cultural. La transmisión de un legado*, Valladolid, Fundación del Patrimonio Histórico de Castilla y León, pp. 97-111.
- LIPOVETSKY, G. (2007a): *La era del vacío. Ensayos sobre el individualismo contemporáneo*, trad. de Joan Vinyoli y Michèle Pendanx, Barcelona, Anagrama.
- LIPOVETSKY, G. (2007b): *La felicidad paradójica. Ensayo sobre la sociedad de hiperconsumo*, trad. de Antonio Prometeo Moya, Barcelona, Anagrama.
- LIPOVETSKY, G. y CHARLES, S. (2006): *Los tiempos hipermodernos*, traducción de Antonio Prometeo Moya, Barcelona, Anagrama.
- NAVARRO BALDEWIG, J. (2004): "Arquitectura para la prehistoria. Proyecto del Museo de Altamira", en *Litoral Atlántico*, Santander, Asociación Cultural Tajamar, pp. 27-31.
- ORTEGA VALCÁRCCEL, J. (2007): "Burgos, punto de encuentro", Gonzalo Blanco (ed.), *Burgosnexus*, Zamora, Grupo Inzamac, pp. 114-120.
- ROSSET, C. (2007): *El objeto singular*, trad. Santiago E. Espinosa, Madrid, Sexto piso.

CAPÍTULO V

DESARROLLO E INNOVACIÓN EN GUADALAJARA, CIUDAD CENTRAL DEL CORREDOR DEL HENARES

Isabel del Río Lafuente y Juana Rodríguez Moya

Introducción

Guadalajara es una ciudad media, con algo más de 75.000 habitantes, situada estratégicamente en el Corredor del Henares, uno de los territorios económicos más consolidados y, en la actualidad, más dinámicos de España. Es capital de provincia de la comunidad de Castilla –La Mancha, aunque funcionalmente se integra en la región del centro peninsular definida por los flujos que en gran medida controla la capital del Estado. Estas circunstancias han ido diseñando un tipo de ciudad de doble perfil, industrial y de servicios de corte tradicional, que recientemente intenta superar con políticas de desarrollo global, favoreciendo la diversificación y la modernización económica, cualificando las dotaciones y equipamientos locales, poniendo en valor los recursos naturales y culturales y creando una nueva imagen de ciudad que, sin dejar de ser la ciudad principal del Corredor del Henares en el tramo de Guadalajara, la sitúe en los circuitos nacionales e internacionales.

Como respuesta a las transformaciones económicas y territoriales introducidas por los procesos de globalización, tanto desde instancias de política territorial europea como desde la teoría y propuestas de trabajo y ordenación territorial, se resalta últimamente y de manera bastante aceptada la función esencial de mediación que pueden asumir las ciudades medias y pequeñas en los procesos de innovación y desarrollo territorial entre los ámbitos metropolitanos y rurales periféricos. De igual forma, se señala con la misma aceptación el hecho por el cual los procedimientos de colaboración y cooperación institucional a todas las escalas y niveles posibles van a ser los más eficaces para la consecución de un desarrollo sostenible, equilibrado y duradero a escala local, en este caso en cada ciudad, que a su vez pueda difundirse a territorios inmediatos.

Hace aproximadamente diez años la literatura geográfica de nuestro entorno dedicó especial atención a las ciudades medias y pequeñas (Salom, 1995; Borja y Castells, 1997; Vilagrasa, 1999), en donde se resaltaba el papel de soporte de la actividad económica de estas ciudades en el conjunto territorial y de su papel destacado para la consecución del equilibrio territorial. Al mismo tiempo, ya se consideraba a estas ciudades como actores sociales complejos y multidimensionales con capacidad para articular las instituciones políticas y la sociedad civil. Recientemente, las ciudades intermedias vuelven a ser objeto de atención, en especial desde una vía de investigación donde se pretende aunar desarrollo e innovación. Se hacen avances en los nuevos planteamientos teóricos relacionados con el desarrollo local, las formas nuevas de gobernanza y los caminos de la innovación como vía de crecimiento económico y mejora de la calidad de vida urbana (Méndez, 2006); se realizan análisis empíricos de carácter global o generalistas (Caravaca, González y Mendoza, 2007) y otros referidos a estudios de caso (Méndez,

García y Michelini, 2007). En estas recientes aportaciones destaca la búsqueda y primeros resultados de la aplicación de una amplia y expresiva gama de indicadores económicos, sociales y medioambientales en un intento de medir los efectos de la innovación en el dinamismo económico y el bienestar social. También se concede atención al papel de las redes sociales e institucionales en la búsqueda de propuestas innovadoras para el desarrollo local.

En España, las ciudades medias en su conjunto han asumido, aún con diferente alcance, la filosofía actual del desarrollo urbano en perspectiva global y han emprendido un proceso de transformaciones físicas, sociales, económicas y ambientales que ha sido enunciado como “el despertar de las bellas durmientes” (Borja y Muxí, 2004). En parte, estas transformaciones se inspiran en las ya realizadas o iniciadas por las ciudades mayores, aunque el contexto histórico, económico, social y territorial que acompaña a cada ciudad media y la capacidad actual de movilizar los recursos locales incide en trayectorias y resultados de desarrollo diferentes. Dos aspectos parecen de interés analizar en el momento actual de la evolución de las ciudades intermedias: la definición e integración de los sectores económicos y los proyectos de ciudad que en cada caso se consideren como la base del desarrollo local, y como tal son definidos como sectores estratégicos, y los tipos de relaciones que la ciudad mantiene con su entorno territorial, ya sea regional, nacional e internacional.

En las páginas que siguen, tras una breve presentación de Guadalajara en el contexto del Corredor del Henares, se muestran, a través de algunos datos, los cambios de su perfil económico y se dan a conocer necesariamente de manera muy sucinta algunas de las principales estrategias urbanas, orientadas a la consecución de mayores cotas de competitividad económica, adecuación de los recursos locales y definición y difusión de una imagen de ciudad atractiva y diferenciada. Aunque no pueda mostrarse con toda su extensión y posibilidades en esta ocasión, se han utilizado fuentes variadas de distinto signo, relacionadas sobre todo con la población, la economía, el planeamiento, el turismo y el patrimonio arquitectónico. Subyacen en el texto también impresiones sobre la calidad paisajística y medioambiental de la ciudad, obtenidas en trabajo de campo, y opiniones sobre la situación actual y futura de Guadalajara, procedentes de entrevistas mantenidas con técnicos del Ayuntamiento y responsables del mundo empresarial

Guadalajara en el Corredor del Henares

La ciudad de Guadalajara controla un territorio municipal de cierta envergadura (236 Km²), situado cerca de la margen oriental de la estructura funcional conocida como Corredor del Henares (figura 1). La delimitación de esta estructura, que participa de las provincias de Madrid y Guadalajara y tiene en la disposición de las infraestructuras viarias y ferroviarias su soporte físico y técnico, ha ido variando en un proceso de integración de nuevos territorios. Esta estructura funcional, cuya extensión y caracterización actual se justifica en trabajos anteriores (Río y Rodríguez, 2004 y en prensa), la conforman 42 municipios, 24 corresponden a la comunidad de Madrid y 18 a la provincia de Guadalajara. Dos poblaciones asumen el papel de núcleos rectores en el conjunto del ámbito, Alcalá de Henares, en el tramo madrileño, con algo más de 200.000 habitantes, y Guadalajara, con 75.500 habitantes, en el sector correspondiente a su provincia.

Figura 1. El municipio de Guadalajara en el Corredor del Henares



La tabla 1 recoge algunas variables básicas que muestran ciertas señales referidas al peso y al perfil urbano diferenciado de Guadalajara en el conjunto del Corredor. En él destacan dos hechos: la alta participación de la ciudad en casi todas las variables elegidas, con resultados que llegan a dos dígitos, y el protagonismo del sector servicios, relacionado con su función de capital de provincia y lugar que acoge las sedes sociales de empresas e instituciones sociales y empresariales que operan en la provincia y, principalmente, en el Corredor.

Tabla 1. Magnitudes básicas de la ciudad de Guadalajara y del Corredor del Henares. (Fuente: Anuario Económico Caja España, Tesorería General de la Seguridad Social (junio 2006) y Catastro de Urbana)

VARIABLES	CORREDOR DEL HENARES	GUADALAJARA	GUADALAJARA/CH
Población 2006	756.975	75.498	9,97
Crecimiento demográfico (2000-2006) anual	4,18	2,37	
Total empleo (2006)	254.281	40.323	15,86
Industria	51.234	4.588	8,95
Construcción	40.027	5.688	14,21
Servicios	161.321	29.470	18,27
Total empresas (2006)	23.534	3.457	14,69
Industria	2.708	177	6,54
Construcción	4.088	502	12,28
Servicios	16.505	2.732	16,55
Viviendas 2007	255.913	33.645	13,15
Crecimiento residencial (2003-2007)	4,93	3,42	

Por el contrario, el sector secundario, actividad histórica de la ciudad y por la que se la reconocía hasta hace poco tiempo, ahora queda relegado en el conjunto del Corredor, donde existen municipios todavía muy fabriles como Coslada, San Fernando de Henares, Torrejón de Ardoz, Alcalá de Henares, Azuqueca o Alovera. Lo mismo pasa con el porcentaje de población, que no es muy alto, pero menor es aún la tasa de crecimiento entre 2000 y 2006, y con el de viviendas, en cuyo caso el porcentaje sí es más elevado, pero no su tasa de incremento en los últimos años. En definitiva, la comparación de los valores relativos entre Guadalajara y el Corredor muestran el peso mayor de aquélla en servicios y menor en población y vivienda, hecho que coincide con el deseo de sus responsables políticos que no quisieran que Guadalajara se convirtiera en una ciudad dormitorio de Madrid.

Escenarios para una ciudad media de principios del siglo XXI

Los territorios y las ciudades se enfrentan en los últimos años a los retos que provienen de un mundo en profundo cambio, y lo hacen en función de la capacidad que muestren para movilizar sus propios recursos. En nuestro caso, mientras que el conjunto del Corredor, al socaire del reforzamiento de las infraestructuras y de la disponibilidad de suelo competitivo, se orienta con ímpetu hacia la actividad inmobiliaria residencial y hacia la preparación y gestión de suelo para actividades relacionadas con la logística empresarial, la ciudad de Guadalajara refuerza su posición de capital y/o ciudad central con la modernización de sus estructuras económicas, el reforzamiento de los equipamientos sociales, la adecuación de las estructuras físicas urbanas y la puesta en práctica de fórmulas nuevas para mejorar y difundir su imagen. Este conjunto de estrategias perfilan tres horizontes para una ciudad renovada: la empresarial, la proyectada y la visitada. A continuación se da breve cuenta de su significado y alcance

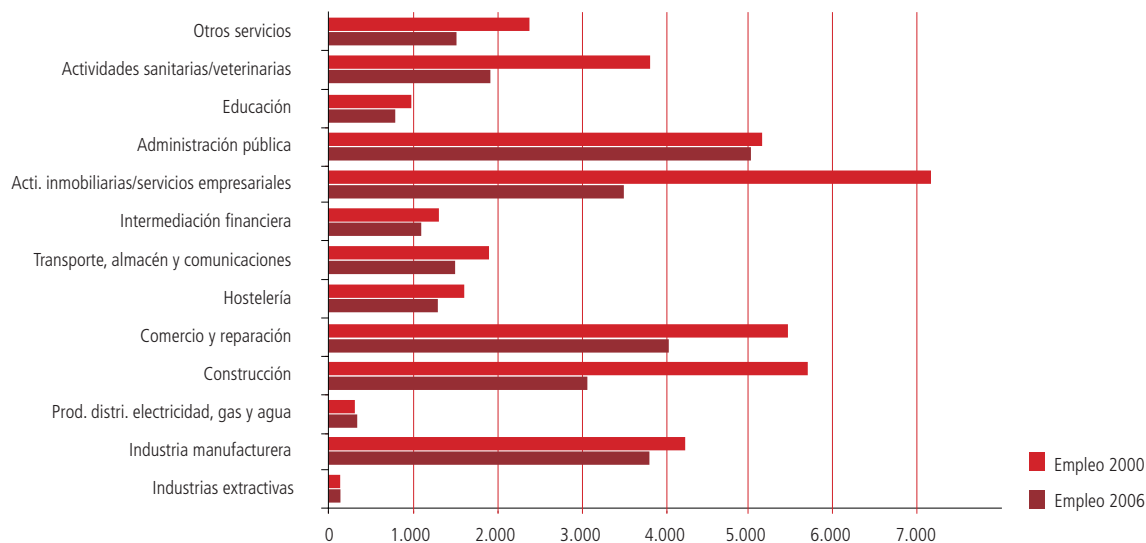
La ciudad empresarial

Este apartado analiza los cambios recientes que se producen en la base económica de Guadalajara y se fundamenta en la información que proporciona la Tesorería General de la Seguridad Social para los años 2000 y 2006. En 2006, Guadalajara contaba con 3.457 empresas y 40.323 afiliados, con un incremento respecto a 2000 del 27% y 42% respectivamente (figura 2). Cifras expresivas del dinamismo económico de la ciudad, en el cual sobresale la presencia de las actividades financieras, seguros, servicios a las empresas, transporte y comunicaciones con un 25% de los afiliados, al que hay que añadir un 12% de la administración y otro 12% de educación y sanidad.

Al comparar los dos años sobresale el fuerte crecimiento del empleo en tres actividades bastante diferentes: en los servicios a las empresas, que han duplicado sus efectivos, lo que se interpreta como una mejora en la interconexión del sistema productivo regional; en la construcción y obras públicas, consecuencia del *boom* inmobiliario, y en sanidad y servicios personales, que son resultado de la consecución de una mayor calidad de vida.

Los índices de localización sectorial de Guadalajara en relación al Corredor (tabla 2) matizan mejor el tipo de especialización funcional de la ciudad, destacando de igual forma la presencia de las actividades de interme-

Figura 2. Evolución sectorial del empleo en Guadalajara, 2000-2006. (Fuente: Elaboración propia a partir de la Tesorería General de la Seguridad Social, 2000-2006)



diación financiera, actividades inmobiliarias y servicios a las empresas, administración pública, sanidad y servicios sociales. En el marco del sector secundario, la ciudad se especializa en producción y distribución de electricidad, gas y agua y en extractivas, si bien tiene una estructura fabril bastante diversificada en sectores de cierta tradición como material eléctrico y electrónico, químico (farmacéutico), metalurgia y alimentación.

Tabla 2. Estructura económica de Guadalajara por sectores de actividad y empleo y especialización funcional

(Fuente: Elaboración propia a partir de la Tesorería General de la Seguridad Social, 2006)

	GUADALAJARA	CORREDOR HENARES	COCIENTE DE LOCALIZACIÓN
Industrias extractivas	134	338	2,50
Industria de alimentación, bebida y tabaco	1111	4247	1,65
Industria textil y confección	25	866	0,18
Industria de cuero y calzado	1	79	0,08
Industria de la madera y el corcho	39	993	0,25
Industria de papel, edición y artes gráficas	233	6635	0,22
Refino de petróleo, tratamiento combustible nuclear	0	73	0,00
Industria química	690	5607	0,78

Industria de transformación del caucho y plásticos	192	6487	0,19
Metalurgia y fabricación de productos metálicos	482	9522	0,32
I. construcción de maquinaria	425	3967	0,68
Industria de material y equipamiento eléctrico	780	5582	0,88
Fabricación de material de transporte	9	3549	0,02
Industrias manufactureras diversas	205	2938	0,44
Producción distribución electricidad, gas y agua	263	351	4,73
Construcción	5688	40027	0,90
Comercio al por mayor	2028	27043	0,47
Comercio al por menor	3382	21837	0,98
Hostelería	1581	10044	0,99
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	1872	25576	0,46
Intermediación financiera	1275	2393	3,36
Actividades inmobiliarias y alquiler, servicios empresariales	7140	29220	1,54
Administración pública, defensa y seguridad social	5108	12258	2,63
Educación	950	6800	0,88
Actividades sanitarias/veterinarias y servicios sociales	3780	9718	2,45
Resto servicios	1750	9626	1,15
Hogares que emplean personal doméstico	603	6791	0,56

Admitido el hecho de que es la industria manufacturera la actividad económica que más innovaciones internas y externas incorpora, parece interesante conocer algo de la modernización de este sector en Guadalajara a partir de la distribución sectorial según su contenido tecnológico en perspectiva dinámica (tabla 3).

Tabla 3. Evolución del número de centros y afiliados por ramas de actividad industrial y esfuerzo tecnológico, 2000 y 2006. (Fuente: Elaboración propia a partir de la Tesorería General de la Seguridad Social y OCDE, 2005)

	CENTROS 2000	CENTROS 2006	EVOLUCIÓN (%)	%TOTAL 2006	AFILIADOS 2000	AFILIADOS 2006	EVOLUCIÓN (%)	%TOTAL 2006
Demanda y contenido tecnológico altos	17	12	-29,41	6,59	707	780	10,33	18,61
Demanda y contenido tecnológico medios	38	38	0,00	20,88	1135	1255	10,57	29,94
Demanda y contenido tecnológico bajos	127	110	-13,39	60,44	1934	2157	11,53	51,46

Como parece que ocurre en otras realidades de parecido contexto geográfico, Guadalajara en seis años ha perdido industrias en los dos extremos del abanico, los cualificados con alto y bajo contenido tecnológico, mientras que las actividades de demanda y contenido tecnológico medio¹ se han mantenido en número; si bien el empleo en seis años ha aumentado en los tres tipos de industrias y además en parecido porcentaje.

La industria en Guadalajara ha definido espacios y paisajes propios, bien identificables en la ciudad actual. El primero fue el polígono El Balconcillo, de 48 Ha al suroeste de la ciudad, creado en el marco de la política de descongestión industrial de Madrid. Le siguió el polígono del Henares, al noroeste, entre los términos de Guadalajara y Marchamalo, de 90,5 Ha.

Más allá de los datos comentados, interesa señalar el papel decisivo de algunos agentes e instituciones públicos y privados en materia de modernización económica. Entre los segundos destaca la Confederación Provincial de Empresarios, que surge en 1978 para fomentar el desarrollo económico y social de Guadalajara, defender los intereses de sus asociados y ofrecer prestaciones a través de sus diferentes departamentos. Además, CEOE-CEPYME colabora con los ayuntamientos de la provincia y en especial con los del Corredor realizando estudios de previsión de crecimiento económico e industrial de la región, así como análisis de demanda de suelo para nuevas futuras inversiones. El papel público lo protagoniza la Cámara de Comercio e Industria de Guadalajara, que crea en 2000 un Centro Local de Innovación y Promoción Económica, y por su parte la Junta convoca un concurso de Ideas Innovadoras de Base Tecnológica para fomentar y premiar las empresas más competitivas e innovadoras.

La ciudad proyectada

Para que las ciudades alcancen niveles altos de competitividad y productividad es necesario que exista una política urbana activa que combine el planeamiento general con programas sectoriales y acciones puntuales (Borja, 2003: 189), con capacidad para abordar de manera innovadora aspectos relacionados, entre otros, con la ordenación urbanística, la rehabilitación, el reequipamiento y la mejora ambiental. Guadalajara en los últimos años está desarrollando un conjunto de proyectos orientados a la consecución de un modelo de ciudad renovada, que emanan del Plan General de Ordenación Urbana aprobado en 1999 (actualmente en revisión), pero tiene aún aspectos importantes sin resolver, como es el retraso poco justificado de la aprobación definitiva del Plan Especial del Casco Histórico a pesar de iniciarse su tramitación a finales de la última década del siglo pasado.

El PGOU de 1999 heredó una ciudad resultado en parte del Plan anterior, aprobado en 1983, que redactado en el periodo de la crisis económica generalizada, diseñó un proyecto poco expansivo para una ciudad que se esperaba creciera poco. A lo largo de la década de los ochenta y principios de los noventa del siglo pasado, la ciudad se desindustrializa con pérdida sobre todo de la industria pesada y los polígonos vacíos se ocupan con actividades complementarias como almacenes, superficies comerciales y hoteles, hecho facilitado por la flexibilización de la ordenanza de usos en suelo industrial.

1. Industrias de demanda y contenido tecnológico medios: química, transformados del caucho y plásticos y construcción de maquinaria.

El Plan actual, cuya redacción coincide con la del Plan de Estrategia Territorial del Corredor del Henares, aún sin aprobar, piensa en un modelo de ciudad que forma parte de una región metropolitana, funcionalmente integrada, en la que se debe potenciar las piezas que forman la región, otorgándoles valores diferenciados. Guadalajara, sin duda, sería una pieza esencial en el conjunto regional y especialmente en el Corredor, pues se dice que la ciudad “contiene las ventajas exógenas de todo el Corredor y las endógenas de ciudad capital”.

A continuación presentamos los principales proyectos urbanos o acciones urbanizadoras, terminados y en curso, agrupados por categorías según los objetivos del Plan (figura 3).

1. *Nuevos accesos viarios*: alude sobre todo a la recién construida Ronda Norte, vía de circunvalación que contribuye a descongestionar el tráfico del centro urbano y conectar distintas zonas de la ciudad. Está también en estudio el tramo de circunvalación oeste que descongestionaría el acceso actual a la ciudad de la A2. Estos proyectos de ciudad se enmarcan en una estrategia de transporte de gran calado para la zona centro peninsular, de la que Guadalajara se beneficiará por su posición estratégica en el cruce de comunicaciones futuras entre el norte y el sur y entre el norte y el este peninsular.

2. *Mejora ambiental*: representada, sobre todo, por la canalización y adecuación de las riberas del arroyo del Alamín, barranco que ha constituido el límite norte de la ciudad histórica y ha sido obstáculo para su expansión por este sector. La operación urbanística ha contado con ayudas del FEDER y hoy se ha convertido en uno

Figura 3. Localización de los principales proyectos de ciudad.

(Fuente: Ayuntamiento de Guadalajara, departamento de Obras y Urbanismo. Elaboración propia)



Proyectos en ejecución. 1: polígono del Ruiseñor, 2: Campus Universitario y Parque Científico y Tecnológico, 5: reconstrucción y apertura del Alcázar Real, 6: rehabilitación y remodelación del Fuerte de San Francisco.

Proyectos terminados. 3: Centro de Nuevas Tecnologías, 4: adecuación del Barranco del Alamín, 7: teatro auditorio Buelo Vallejo, 8: Ronda Norte, 9: centro comercial Ferial Plaza.

Urbanización del Barranco del Alamín

(Fuente: Río y Rodríguez, 2008)



Centro comercial Ferial Plaza

(Fuente: Río y Rodríguez, 2008)



de los espacios públicos más atractivos de la ciudad. Recientemente, el consistorio ha presentado un proyecto de adecuación e integración del río Henares a su paso por la ciudad, lo que conformaría lo que el Plan llama Parque Lineal del Henares, de 8,7 Km de longitud, donde se englobaría el puente árabe (siglo X).

3. *Operaciones de rehabilitación y remodelación*: dos proyectos merecen especial atención por su envergadura y repercusión en la ciudad: “el plan de recuperación y de investigación del Alcázar Real” y el “plan de recuperación del Fuerte de San Francisco”. Las ruinas del Alcázar Real, del siglo IX, son objeto de excavaciones arqueológicas y de trabajos de restauración por parte del Ayuntamiento en colaboración con el CSIC. Los trabajos, que durarán cuatro años, se realizan de tal manera que pueden ser visitados durante su desarrollo. Por su parte, el Fuerte de San Francisco, antes convento del mismo nombre, del siglo XIV, ocupa una superficie de 25 Ha en el borde de la ciudad histórica. Además de la rehabilitación de los edificios históricos, que acogerán equipamientos de primer rango, se construirán más de 1.004 viviendas protegidas.

4. *Suelo industrial para nuevas actividades económicas*: con objeto de seguir apoyando la tradición industrial de la ciudad, el Plan, además de revisar la normativa de usos para una demanda de suelo mas segmentada, propone una gran zona industrial de 150 Ha. al oeste de la banda industrial actual a la que llama el polígono del Ruiseñor. En este polígono está previsto un Parque Científico-Tecnológico, conectado a su vez con los polígonos de los vecinos municipios de Alovera y Cabanillas del Campo. Para reforzar la creación y la difusión de innovaciones sobre el tejido empresarial de la zona, está próximo a inaugurarse en Centro de Nuevas Tecnologías

5. *Nuevas áreas terciarias*: el crecimiento terciario de la ciudad se ha planificado al otro lado de la A2, donde se ubica el nuevo centro comercial Ferial Plaza de Guadalajara, junto al hotel Tryp, un edificio de oficinas y un recinto ferial. Esta nueva zona de expansión se ha convertido en el principal punto de referencia comercial y de ocio para los habitantes de la ciudad y sus entornos. Alberga más de 120 establecimientos en una superficie alquilable

de más de 50.000 m², incluido El Corte Inglés. En otro orden de cosas, sobresale el proyecto de la futura Ciudad del Transporte, que ocupará 200 Ha y se situará entre los términos municipales de Guadalajara y Marchamalo.

6. *Equipamientos de carácter general*: se insertan en un Programa de Oferta Cultural, donde tiene cabida una mayor presencia de la Universidad de Alcalá, un nuevo teatro-auditorium y un centro de congresos y convecciones. En el primer caso, el Ayuntamiento y la Universidad de Alcalá de Henares están en contacto para crear un Campus Universitario, junto a la estación del ferrocarril, si bien cuentan con la oposición de Ecologistas en Acción por su impacto en la vega del Henares. El centro de congresos y convecciones está por hacer, no así el teatro-auditorio “Buero Vallejo” que, desde su inauguración en 2002, se ha convertido en el principal hito cultural de la ciudad.

La ciudad visitada

Si en la esfera económico-funcional más clásica Guadalajara forma parte del “ring” provincial que rodea a la Comunidad Madrileña, junto con Ávila, Segovia, Cuenca y Toledo, conformando la reconocida región centro, resulta extraño que desde el turismo, y sobre todo desde el turismo cultural, Guadalajara suele quedar ensombrecida en el ámbito que comienza a considerarse como la “región turística central” o la “región turística madrileña” (Troitiño, Calle y García, 2001). Noción que se vincula con el hecho de ser la capital del Estado, con una población que pasa de los 3 millones de habitantes y con más de 6 millones de visitantes al año, el principal foco dinamizador por efectos difusores del turismo en el interior peninsular. La revisión de algunos parámetros generales sobre el comportamiento del turismo en las cinco capitales y provincias reseñadas permite vislumbrar algunos rasgos de esta paradoja (tablas 4 y 5).

Tabla 4. Número de viajeros, pernoctaciones y procedencia en las cinco provincias limítrofes a la de Madrid

(Fuente: INE: *Encuesta de Ocupación Hotelera*, 2006)

PROVINCIAS	Nº DE VISITANTES	Nº DE PERNOCTACIONES	% DE VISITANTES QUE PROCEDEN DE MADRID
Ávila	328.750	544.465	39,87
Cuenca	342.366	579.991	24,59
Guadalajara	307.985	472.389	27,34
Segovia	356.486	599.368	33,29
Toledo	697.133	1.157.437	21,34

Los datos referidos a los turistas que visitan la provincia y la capital de Guadalajara confirman la distancia entre el peso turístico de Guadalajara y el del resto de destinos turísticos de la región central. Al conjunto de las cinco provincias llegaron y por lo menos pernoctaron una noche durante 2006 algo más de 2 millones de turistas, el 15% eligió la provincia de Guadalajara. Cerca del 60% de estos dos millones visitaron y pernoctaron

Tabla 5. Número de viajeros y pernoctaciones en las capitales de las provincias limítrofes a la de Madrid*(Fuente: INE: Encuesta de Ocupación Hotelera, 2006, y Padrón de Habitantes, 2007)*

CIUDADES	POBLACIÓN 2007	DISTANCIA A MADRID, KM.	Nº DE VIAJEROS	% SOBRE VIAJEROS PROVINCIA	Nº DE PERNOCTAC.	% SOBRE PERNOCTAC. PROVINCIA
Ávila	53.794	115	226.459	68,68	360.992	66,30
Cuenca	52.980	167	208.923	61,02	335.847	57,90
Guadalajara	77.925	58	124.529	40,43	198.652	42,05
Segovia	56.047	87	187.303	52,54	279.582	46,64
Toledo	78.618	71	450.669	64,64	729.706	63,04

en algunas de las cinco capitales, pero en este caso tan solo el 10% lo hizo en la de Guadalajara, lo que viene a indicar que además de ser Guadalajara la provincia con menos turistas, la capacidad de atracción de su capital en términos relativos es todavía menor. En definitiva, las ciudades de Ávila, Segovia, Cuenca y Toledo reciben bastante más de la mitad de los turistas que llegan a sus provincias, mientras que en el caso de Guadalajara esta proporción apenas alcanza el 40%.

El análisis desde la oferta turística de cada ciudad (tabla 6), basada en el número de establecimientos hoteleros en ellas ubicados y el número de plazas ofertadas para la función de hospedaje, ofrece parecido resultado: es decir, el equipamiento hotelero de Guadalajara es bastante inferior al de las otras cuatro ciudades, manifiesto tanto en datos absolutos como relativos, aunque sobresaale el hecho del mayor tamaño medio de sus establecimientos, lo que podría estar relacionado con una orientación de los hoteles hacia el turismo de negocios, reuniones y convecciones, dada la actividad económica del Corredor y la cercanía de la ciudad a Madrid y al aeropuerto de Barajas.

Tabla 6. Número de establecimientos abiertos a 31 de diciembre de 2006. *(Fuente: INE: Encuesta de Ocupación Hotelera, 2006)*

CIUDADES	Nº DE ESTABLECIMIENTOS	Nº DE PLAZAS	TAMAÑO MEDIO PLAZAS/ESTABL.
Ávila	35	2.424	69,25
Cuenca	35	1.836	52,45
Guadalajara	18	1.249	69,38
Segovia	35	1.806	51,6
Toledo	60	3.933	65,55

Por último, el resultado de las consultas de los visitantes a las Oficinas de Información Turística de las cinco ciudades en los últimos años sigue señalando el perfil bajo del turismo local de Guadalajara en el conjunto

regional (tabla 7). Aun teniendo en cuenta que el periodo de tiempo analizado no es lo suficientemente largo para establecer tendencias y que las variaciones interanuales pueden estar motivadas por la celebración de eventos coyunturales, el descenso en los tres años de consultas en la Oficina de Guadalajara hace pensar en la estabilidad de una actividad que no acaba de despegar.

Tabla 7. Evolución reciente del número de consultas realizadas en las Oficinas de Información Turística.

(Fuente: Instituto de Promoción Turística de Castilla-La Mancha, Observatorio Turístico *Ciudades Patrimonio de la Humanidad*)

CIUDADES	2004	2005	2006
Ávila	280.855	127.942	123.525
Cuenca	79.899	132.623	119.032
Guadalajara	87.125	75.118	63.494
Segovia	153.552	220.555	271.803
Toledo	114.283	*	*
*sin datos			

En definitiva, las ciudades con las que compite Guadalajara en el ámbito del turismo cultural son destinos consolidados, con un potente y diferenciado conjunto de recursos naturales y culturales, que las ha hecho dignas de estar incluidas en la Lista Ciudades Patrimonio de la Humanidad. No en vano, según el Ministerio de Cultura hay 40 monumentos en Ávila, 32 en Cuenca, 42 en Segovia, 118 en Toledo y 17 en la ciudad de Guadalajara. Además, el modelo turístico de "proximidad" (García, 2004) que define a las ciudades Patrimonio de la Humanidad del centro peninsular está apoyado en modernas infraestructuras de gestión, comunicación y comercialización.

Sabedoras las autoridades locales y autonómicas de las posibilidades del turismo urbano como vía de desarrollo local y de la posición atrasada en relación con el resto de capitales del entorno madrileño, han emprendido recientemente algunas acciones para potenciar el turismo en la ciudad. Algunas se insertan en promocionar y preparar la ciudad para el turismo cultural, en un intento de integrarse en los circuitos turísticos regionales; otras se orientan hacia el turismo de negocios relacionado con la actividad empresarial de la ciudad y el Corredor del Henares.

En la primera opción se sitúa la aprobación en 2002 de un Plan de Dinamización Turística, instrumento de política turística firmado por el gobierno estatal, la Junta de Comunidades, el Ayuntamiento de Guadalajara y la Asociación Provincial de Empresarios de Hostelería de Guadalajara. La duración del Plan fue de tres años y contó con una financiación de 1.800.000 euros. Las actuaciones se dirigieron fundamentalmente a la mejora de la señalización de recursos e infraestructuras turística, de monumentos y de hoteles, iluminación de monumentos, ampliación de la visita a los monumentos, a partir del programa "Guadalajara Abierta", y obras de mejora de recursos patrimoniales y de construcción y adecuación de equipamientos culturales.



Pero más allá de las actuaciones puntuales, el Plan sirvió para impulsar la gestión, diseño, *marketing* y comunicación turística con la implementación de infraestructuras consolidadas e instrumentos específicos de los que han derivado algunas actuaciones, además de las ya comentadas, para la mejor adecuación mutua entre el turismo y la ciudad; política turística que, de alguna forma, poco difiere de la experimentada en destinos turísticos más desarrollados de la región del centro peninsular. En este sentido, tiene interés que los asuntos relacionados con turismo y cultura sean asumidos en una misma unidad de gestión pública compartida a través de una Concejalía, Turismo y Cultura, que cuenta con presupuesto propio y el apoyo, en su caso, de un técnico de turismo. También es nuevo el hecho por el cual desde la administración local se asume el papel estratégico que el turismo tiene en el desarrollo de la ciudad y se perfilan objetivos, fórmulas de gestión, diseños de tipos diferentes de turismo para segmentos de demanda diferenciada y fórmulas de *marketing* y comunicación que consideran innovadores. En la reorientación del sector destaca hasta ahora la creación de una marca turística identitaria de la ciudad con el lema "Guadalajara, día y noche", dada a conocer en la último encuentro de FITUR, y el diseño y publicación de guías y planos turísticos actualizados. Están en proyecto otras herramientas innovadoras como un Observatorio del Turismo, un Museo de la Ciudad y un Centro de Interpretación del Alcázar, que se situaría en la gran superficie de este recinto monumental. En todas estas acciones se apoyan las recientes declaraciones de la concejala de Turismo cuando dice: "nuestro objetivo en esta legislatura... es conseguir que Guadalajara Capital se posicione como un producto destino turístico, que no sea una capital de provincia sin más" (Nogueroles, 2008).

Junto a la opción turística fundamentada en el patrimonio cultural y de responsabilidad estrictamente local, Guadalajara se ha incorporado desde 2005, año de su constitución, a la Red Ciudades AVE, estructura

supralocal orientada a la gestión conjunta de actuaciones dirigidas a la promoción turística de las ciudades unidas por el tren de alta velocidad, a la vez que alcanzan mayor presencia institucional (García, 2007). La red, promovida por las administraciones locales y con la intervención de empresarios y operadores turísticos, celebra en 2005, en la ciudad de Guadalajara, el *Primer Congreso Nacional de Ciudades AVE*, donde se presenta la Red, conformada por las nueve ciudades que en ese momento contaban con dicha infraestructura² y con parada de AVE, se aprueban sus estatutos y se desarrollan las ponencias bajo el lema “El tren de Alta Velocidad Española: Análisis, evaluación y perspectiva futura”. En el primer congreso se resalta la oportunidad que para las ciudades medianas y pequeñas representa el AVE y su nueva cercanía en tiempo de las grandes áreas metropolitanas. Se pasa revista a las implicaciones del AVE en las esferas sociales y culturales, territoriales, urbanísticas, arquitectónicas, económicas y, por supuesto, turísticas (www.redciudadesave.com).

La estación del AVE, inaugurada en 2003, está alejada de la ciudad tanto en distancia física, 4 Km, como visual. La afluencia de viajeros es reducida: en 2006 utilizan el AVE-Guadalajara 2.071 viajeros, mientras que en el mismo año lo hicieron a Toledo 1,150 millones de personas. Además tiene en el ámbito metropolitano regional otras infraestructuras que compiten en flexibilidad y la ciudad está aún en proceso incompleto de consolidación de una imagen de ciudad turística que pueda ser rentabilizada por la línea de alta velocidad. Mientras tanto, es la salida inmobiliaria residencial la que está beneficiándose de su localización en Yebes, donde el grupo Reyal está desarrollando la ciudad “Valdeluz” de 456 Ha para 9.500 viviendas.

Lo que parece interesante es que en poco más de dos años, la orientación turística en la propuesta de acciones de la Red Ciudades AVE ha compartido protagonismo con la orientación inmobiliaria y de proyecto urbano, tal y como se desprende del último encuentro de las ciudades AVE en el foro organizado por SIMACI-TIES³, bajo el título “Foro Ciudades AVE: nuevos territorios”, donde ciudades recién incorporadas como Cáceres, Segovia, Cuenca, Guadalajara, Valladolid y Málaga han debatido los nuevos trazados del tren y su influencia en el crecimiento y planificación urbanística de cada ciudad.

Notas finales. Guadalajara y su futuro

Las ciudades medias son entes originales que han desempeñado en general a lo largo de su historia funciones rectoras en torno a una comarca o región más o menos extensa. En la actualidad realizan un esfuerzo importante para adecuar sus estructuras físicas y funcionales a las necesidades que les impone un mundo cada vez más competitivo y exigente para poder mantener así su rango, si no elevarlo.

Sin descuidar el contexto histórico y territorial de donde proceden, clave de su originalidad y capacidad competitiva, las ciudades medias deberían atender, entre otros, a dos aspectos básicos: el primero se refiere a la

2. En 2005 la Red Ciudades AVE la conforman: Calatayud, Ciudad Real, Córdoba, Guadalajara, Lleida, Madrid, Puertollano, Sevilla y Zaragoza

3. SIMA: Salón Inmobiliario Internacional de Madrid

definición e integración de los sectores económicos y los proyectos de ciudad que en cada caso se consideren como estratégicos; en segundo lugar, deben precisar el tipo y la intensidad de relaciones que la ciudad ha de mantener con su entorno territorial, más allá del que siempre le ha correspondido. Ha de proyectarse hacia los niveles regionales, nacionales e, incluso, internacionales.

En el breve estudio sobre la ciudad de Guadalajara, se ha pasado revista a algunas (consideramos que son las principales) de las últimas respuestas locales a los retos a los que se enfrenta en la actualidad, ordenadas en tres planos, no aislados, sino relacionados en una visión integral de ciudad. Así, se ha considerado la ciudad empresarial, la ciudad proyectada y la ciudad visitada en un intento de mostrar de forma articulada los cambios en la estructura económica, en la adecuación y mejora física y social de la ciudad y, por último, en una mejor y más amplia proyección de Guadalajara en el exterior.

Instrumentalizar las tres opciones de ciudad ha implicado trabajar conjuntamente las autoridades locales y autonómicas y los agentes sociales y las asociaciones empresariales, con resultados en general bastante positivos para la ciudad. La orientación turística parece obligada en un momento en el que el sector turístico es considerado como estratégico para la economía local y fundamental para proyectar la ciudad hacia el exterior. En este sentido, Guadalajara es un destino joven, que difícilmente puede competir con destinos culturales de la región centro; en cambio parece más factible orientar la actividad hacia un turismo de negocios, por su proximidad real cada vez mayor a Madrid y Barajas, lo que reforzaría su posición en el Corredor. En el campo de la mejora urbanística y medioambiental, así como en la adecuación de su patrimonio histórico y reforzamiento cultural, la ciudad ha entrado claramente en una nueva fase positiva, pero ha de seguir avanzando, desarrollando instrumentos adecuados para evitar pérdidas patrimoniales. Por último, la orientación empresarial y su modernización parecen bastante acertadas y acordes con la tradición económica y funcional de la ciudad. La reorientación de la base industrial hacia la diversificación de actividades se acomoda a las necesidades actuales y además viene avalada por instituciones empresariales locales de gran recorrido y solvencia reconocida.

Bibliografía

- BORJA, J. (2003): *La ciudad conquistada*, Madrid, Alianza Editorial.
- BORJA, J. y MUXI, Z. (eds.) (2004): *Urbanismo en el siglo XXI*, Barcelona, ETSAB.
- BORJA, J. y CASTELLS, M. (1997): *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Madrid, Taurus.
- CARAVACA, I.; GONZÁLEZ G. y MENDOZA, A. (2007): "Indicadores de dinamismo, innovación y desarrollo. Su aplicación en ciudades pequeñas y medias de Andalucía", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 43: 131-154.
- CEBRIÁN ABELLÁN, F. (2007): "Ciudades con límites y ciudades sin límites: manifestaciones de la ciudad difusa en Castilla-La Mancha", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 43: 221-240.
- CORONADO, J.M.; PILLET, F. y UREÑA, J.M. (2004): "Urbanización y ordenación del territorio en Castilla-La Mancha", en VV.AA: *Obras Públicas en Castilla-La Mancha*, Madrid, Ministerio de Fomento, JCCLM, Colegio de Ingenieros, Caminos, Canales y Puertos.

- GARCÍA HERNÁNDEZ, M. (2005): "Gestión Turística en Centros Históricos", *Geocalli*, Ciudad de Guadalajara (México), 9: 16-107.
- GARCÍA HERNÁNDEZ, M. (2007): "Entidades de planificación y gestión turística a escala local. El caso de las ciudades Patrimonio de la Humanidad de España", *Cuadernos de Turismo*, 20: 79-102.
- GARCÍA PÉREZ, C. y MARTÍN BUENO (2005): "Desequilibrios económicos y demográficos intraprovinciales. La dualidad de la provincia de Guadalajara", *Revista de Economía, Sociedad, Turismo y Medio Ambiente*, 3: 53-88.
- MALLARCH, J. y VILAGRASA, J. (2002): "Proceso de desconcentración urbana en ciudades medias españolas", *Eria*, 57: 57-70.
- MÉNDEZ, R. (2006): "Ciudades innovadoras y desarrollo territorial en regiones periféricas y áreas rurales", en Tarroja, A. y Camagni, R. (coord.): *Una nueva cultura del territorio*, Barcelona, Diputació de Barcelona y CUIMPB, pp. 221-236.
- MÉNDEZ, R.; GARCÍA, J.C. y MICHELINI, J.J. (2007): "La construcción de ciudades innovadoras: transformaciones económicas recientes y desarrollo local en Getafe", *Estudios Geográficos*, 262: 173-203.
- NOGUEROLAS VIÑES, I. (2008): "Claves para consolidar Guadalajara como destino turístico", *Guadalajara*, Ayuntamiento de Guadalajara, 8-9.
- RÍO, I. del y RODRÍGUEZ, J. (2006): "Del eje a la red: la periferia industrial madrileña", en Méndez, R. y Pascual, H. (eds.): *Industria y ciudad en España: nuevas realidades, nuevos retos*, Madrid, Civitas, pp. 587-618.
- RÍO, I. del y RODRÍGUEZ, J. (en prensa): "Transformaciones recientes en áreas metropolitanas: presente y futuro del Corredor del Henares en la región funcional madrileña".
- SALOM, J. (1995): "Ciudades medias y centros intermedios en el arco mediterráneo", en Campesino, A.; Troitiño, M.A. y Campos, L. (coords.): *Las ciudades españolas a finales del siglo XX*, Cuenca, Universidad de Castilla-La Mancha y Asociación de Geógrafos Españoles, pp. 53-56.
- TROITIÑO, M.A.; CALLE, M. y GARCÍA, M. (2001): "Los destinos patrimoniales de la región turística madrileña", en AECIT: *La actividad turística española en 2000*, Madrid, pp. 579-596.
- VILAGRASA, J. (1999): "Las ciudades pequeñas y medias en España", en Domínguez, R. (coord.): *La ciudad. Tamaño y crecimiento*, Universidad de Málaga, Asociación de Geógrafos Españoles, pp. 17-49.

Páginas WEB

Ayuntamiento de Guadalajara: www.guadalajara.es

Ciudad Habitable: www.vivienda.jccm.es

Confederación de Empresarios de Guadalajara: www.ceoeguadalajara.es

Diputación de Guadalajara: www.dguadalajara.es

Instituto de Promoción Turística de Castilla-La Mancha: www.turismocastillalamancha.com

Ministerio de Cultura, Registro de BIC: www.mcu.es

Red de Ciudades AVE: www.redciudadesave.org

CAPÍTULO VI

EL PAPEL DE LAS REMESAS EN EL DESARROLLO DE VICENTE NOBLE (REPÚBLICA DOMINICANA)

Dolores Brandis

Introducción

El nombre de Vicente Noble dice poco en España, por no decir nada. Y tampoco en Madrid, a pesar de que aquí se asienta la mayor parte de los que emigran desde esa localidad de República Dominicana. Como mucho, se reconoce la presencia de población de la isla instalada en nuestro país y poco más, pues no es el colectivo latinoamericano más numeroso, sino el quinto. No se sabe que de los 45.000 residentes dominicanos en España, casi la mitad se localizan en el área metropolitana de Madrid, y que en su mayoría proceden del suroeste de la isla, una de las regiones más postergadas del país, de la que Vicente Noble, municipio de más de 20.000 habitantes, es uno de los focos emisores principales. Pero en la isla el nombre suena, y mucho más en el territorio donde se asienta, el valle de Neyba, la antesala del “Sur profundo dominicano”. Allí se mira a Vicente Noble con envidia y admiración. A las emigrantes, porque son especialmente mujeres, se las conoce como “las españolas” y nadie duda que, gracias a las remesas que estas mujeres envían periódicamente a sus familias, la localidad está cambiando.

De los efectos que está produciendo en Vicente Noble la entrada de dinero que llega desde España vamos a tratar aquí. Nos avala el hecho de que el proceso iniciado en la última década del pasado siglo permite analizar, con suficiente perspectiva temporal, sus repercusiones en la comunidad de origen. Y dedicaremos especial atención a las transformaciones urbanas, sociales y económicas que las remesas han provocado, en el intento de calibrar en cuánto han contribuido al desarrollo de la comunidad¹.

Conviene aclarar que la documentación disponible acerca del tema que nos ocupa no es mucha. Desde luego que es abundante la bibliografía general sobre migración y remesas, entre la que se encuentran importantes alusiones a República Dominicana y a España, y también lo es la que aborda estos fenómenos desde cada uno de los dos países, aunque no los interconecten expresamente. De toda esta producción no daremos cuenta aquí, pues no parece el lugar adecuado. Sin embargo, sí queremos dejar constancia de las investigaciones que ponen en

1. Lo aquí presentado es parte de la investigación, ahora ampliada, que yo misma preparé para el proyecto de investigación interdisciplinar *Efectos de la migración internacional en las comunidades de origen del suroeste de la República Dominicana*, financiado por la Fundación Carolina (con referencia CeALCI 11/06), siendo los participantes del equipo Teresa Cañedo-Argüelles (etnohistoriadora), Teba Castaño (antropóloga), Luis Escolano (historiador), Gonzalo Ramírez de Haro (economista) y yo misma (geógrafa).

relación los contactos de la isla con nuestro país y de aquellos que tratan el asunto a escala local, bien haciendo referencia expresa al lugar de origen, el suroeste dominicano o, en concreto, a Vicente Noble, bien al lugar de destino, en este caso, Madrid². La documentación estadística disponible en República Dominicana permitió analizar los parámetros del fenómeno a escala regional y local³. Asimismo, el empleo de cartografía topográfica (1:250.000 y 1:50.000), de fotografías aéreas de 1967 (1:20.000) y de 1983 (1:40.000) y de la imagen de satélite de 2002 aportaron información territorial complementaria⁴. Finalmente, el trabajo de campo realizado en la región y en Vicente Noble permitió cotejar la documentación procesada y obtener testimonios más precisos sobre el fenómeno.

Un territorio postergado en el suroeste de la isla

Para llegar a Vicente Noble hay que tomarse su tiempo. Se vuela hasta Santo Domingo, la capital dominicana. Desde allí, en un autobús que emplea tres horas y media en recorrer 200 kilómetros en dirección oeste, se llega a Santa Cruz de Barahona, la ciudad más importante del suroeste de la isla, localizada en la bahía de Neyba. A continuación, en una guagua que tarda una hora en salvar 20 kilómetros hacia el norte, se llega al núcleo urbano de Vicente Noble. Pero antes de adentrarnos en la localidad, haremos un recorrido por el resto del territorio en el que se inscribe, para establecer las comparaciones pertinentes que permitan acreditar los cambios que actualmente se detectan en Vicente Noble.

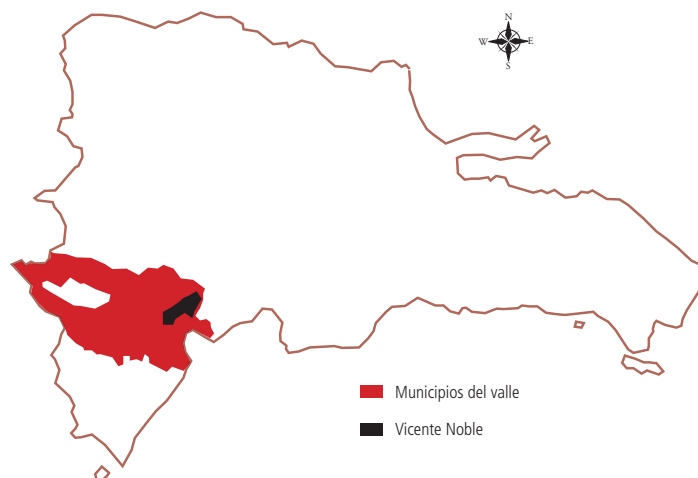
El municipio de Vicente Noble se localiza al este de un amplio territorio de algo más de 4.000 kilómetros cuadrados, que históricamente ha recibido el nombre de valle de Neyba por su topografía, que no por el discurrir de un río inexistente. En realidad se trata de una cuenca delimitada por las líneas de cumbres de las sierras que la circundan, la de Neyba por el norte y la de Bahoruco por el sur, y se corresponde con una depresión tectónica que se extiende desde la bahía de Neyba al este, hasta Puerto Príncipe, al oeste, ya en territorio haitiano. El fondo de la depresión estuvo ocupado, en origen, por un canal marino del que queda actualmente como testigo el lago Enriquillo, de 265 kilómetros cuadrados, instalado en la parte occidental de la cuenca dominicana, así como otras lagunas menores.

2. Entre las primeras destacan: (Báez, 2003); (Cerón, 1995); (Gregorio, 1999); (Gregorio y Ramírez, 2000); (Jiménez, 1998 y 2004), (Pimentel, 2001); y (Romero, 1997 y 2000); siendo las que abordan el fenómeno a escala local dentro del territorio dominicano: (Cuevas y Badista, 2005); y (García y Paiewonsky, 2006); o Madrid como lugar de destino: (Gregorio, 1996); (Herranz, 1996 y 1997); (Oso y Villares, 2005;) y (Valerio-Holguín, 2003).

3. En Santo Domingo, se consultaron en la Oficina Nacional de Estadística los censos de población y vivienda y los agropecuarios, existentes desde principios del siglo XX, y en la Oficina Nacional de Planificación (ONAPLAN) los informes sobre la *Focalización de la pobreza en la República Dominicana* de 2003 y 2005 y el *Informe sobre desarrollo humano en República Dominicana* del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) de 2005.

4. La cartografía y las fotografías aéreas se obtuvieron en el Instituto Geográfico Universitario, y la imagen de satélite en el Instituto Nacional de Recursos Hidráulicos, ambos localizados en Santo Domingo.

Figura 1. Municipios del valle de Neyba (República Dominicana)



Las sierras que bordean el valle de Neyba se elevan por encima de los 2.000 metros y sus laderas muestran pendientes de hasta un 40%. El encajamiento de los ríos diseña un relieve extremadamente abrupto, donde se instala el bosque seco subtropical, y sólo se atenúa en los pequeños abanicos de derrubios depositados en el borde del lago y en su zona desecada, donde se concentran las principales poblaciones y las actividades agrícolas, con el fin de evitar la salinidad de la base de la cuenca. En el sector oriental del valle han sido los depósitos del río Yaque del Sur, que nace en la Cordillera Central de la isla y salva enormes desniveles a lo largo de su recorrido, los que han rellenado profusamente la cuenca, contribuyendo a su cierre y conformando una amplia superficie plana más apta para la producción agrícola.

Para la puesta en cultivo de las tierras del valle es necesario introducir el riego, dadas las bajas precipitaciones que registra todo el sur dominicano. En el oeste, la mayoría de las aguas discurren de forma subterránea, por la naturaleza caliza de las sierras, brotando en forma de manantiales que son aprovechados para el abastecimiento de la población, lo que condiciona la localización de los núcleos urbanos y de los cultivos tradicionales de plátano, guineo, coco y algunos productos de huerta, que se dan en pequeñas y medianas explotaciones. Por el contrario, en el este, el caudal del Yaque del Sur permite introducir abundantes canales de riego, ligados a la producción de caña de azúcar y a la gran propiedad. Pero el municipio de Vicente Noble no participa de estas últimas características. Su localización en el extremo oriental de la cuenca coincide con el tramo en el que el Yaque corta la sierra de Neyba, y aunque el río abre su valle al penetrar en la planicie, buena parte del municipio queda dentro del terreno accidentado. Por ello la estructura de la propiedad de la tierra aparece dominada por pequeñas y medianas explotaciones, no hay apenas caña y, en cambio, hay mucha presencia de plátano y guineo.

La economía del valle de Neyba presenta un escaso nivel de desarrollo. El 68% de la población trabajadora está empleada en los servicios, y se trata de actividades poco intensivas en capital humano y tecnología. La que

se emplea en el sector manufacturero elabora principalmente alimentos, bebidas y, en menor medida, prendas de vestir. Y aunque el suelo cultivable está explotado, las personas que trabajan en la agricultura son pocas, a pesar de la gran superficie dedicada al cultivo de la caña de azúcar. Esto se explica porque las pequeñas y medianas explotaciones han abandonado los cultivos tradicionales y se han orientado, desde hace años, a la producción de plátano y guineo, que precisan pocas faenas. Por otro lado, la caña está en manos de una sola explotación agroindustrial, el Ingenio Barahona, que desde 1990 sufre una caída de la producción y de los salarios, lo que se deja sentir en la actividad y condiciones de vida de los trabajadores que viven en los *bateyes*⁵.

Este es el marco en el que se desenvuelve la vida de las 277.888 personas que ocupan el valle de Neyba en 2002, de las que el 70% vive en los núcleos urbanos, considerados como tales las cabeceras de sus veinticuatro entidades administrativas (municipios y distritos municipales). Aunque la pobreza se ha ido reduciendo, todavía el 66% de los hogares del valle son pobres, de los que el 34% viven en la indigencia, superándose estos valores medios en las tres cuartas partes de las entidades. Y así, son muchos los hogares que carecen de los más indispensables servicios urbanos. Más de la mitad no tienen adecuadamente cubierta la necesidad de agua potable, cerca de un tercio todavía cocinan con leña o carbón y casi una quinta parte no cuenta con servicio sanitario, ni individual ni colectivo. A pesar de que la energía eléctrica está generalizada, más de la mitad de los hogares carecen de nevera, en un clima que es especialmente caluroso.

Es fácil entender que la emigración haya sido una válvula de escape para la población del valle desde la última década del siglo pasado, dirigiéndose hacia Barcelona la procedente de los municipios occidentales y hacia Madrid la de los orientales. La elección de España como destino, así como que sean las mujeres fundamentalmente las que emigran, no se observa en otros territorios de la isla, donde mucho antes se produjo una salida masiva de dominicanos varones a Estados Unidos, especialmente a Nueva York, al eliminarse las restricciones norteamericanas a la emigración internacional a comienzos de la década de 1960. Pero las leyes y las regulaciones posteriores dificultaron esta emigración, mientras que los ciudadanos dominicanos pudieron entrar en España sin visado hasta 1993, lo que contribuyó, seguramente, a la decisión de decantarse por España.

La emigración y los efectos de las remesas en el valle de Neyba

De los 64.292 hogares que existen en el valle de Neyba en 2002, el 12% tienen miembros que viven en el extranjero, unas 18.000 personas, de las que más de la mitad son mujeres. Entre las razones que explican este

5. El Ingenio Barahona se instala durante la primera ocupación norteamericana (1916-1924) por la Barahona Company Inc., de capital estadounidense. En 1957 el dictador Trujillo compra el ingenio, y a su muerte pasa al Consejo Estatal del Azúcar. En 1999 el Estado lo arrienda por 30 años al Consorcio Dominico-Franco-Americano, compuesto por el Consorcio Azucarero Central y otras empresas. Los *bateyes* son agrupaciones de vivienda en el campo donde residen los trabajadores involucrados en las faenas del ingenio, estando actualmente ocupados en su mayoría por población de origen haitiano.

protagonismo femenino se señala con frecuencia el hecho de que tienen más oportunidades que los hombres para encontrar trabajo, ya que en España la incorporación de la mujer al mundo laboral desde mediados de la década de 1980 se acompaña de un aumento de la demanda de trabajo doméstico, preferentemente femenino. Otras razones esgrimidas para explicar el fenómeno apuntan, bien al alto nivel de desempleo masculino, que hace a las mujeres tomar la decisión de emigrar como estrategia de supervivencia, o bien como vía de escape a las relaciones insatisfactorias con su pareja.⁶

El 81% de los hogares que tienen personas en el extranjero reciben remesas. Son un total de 6.133 hogares, de los que la mitad se localizan en los municipios de Santa Cruz de Barahona y Vicente Noble (primero y tercero más poblados del valle), pero en términos relativos destaca este último, al llegar las remesas al 30% de los hogares. Por otra parte, en Vicente Noble la gran mayoría de los hogares receptores reciben mensualmente entre 1.000 y 4.000 pesos dominicanos (de 23 a 90 euros), mientras que en las tres cuartas partes de los municipios del valle la cuantía es menor. La cifra, que se considera alta en comparación con la de otros colectivos latinoamericanos residentes en España, se explica porque la reagrupación familiar de los emigrantes dominicanos en España es todavía débil.

La pobreza en el valle de Neyba se ha reducido en los últimos años. De 1993 a 2002 la representación de hogares pobres ha descendido nueve puntos, rebajándose al 66%, y Vicente Noble, que en la primera fecha llegaba al 85%, es el municipio que más la disminuye, veinte puntos, alcanzando la pobreza ya sólo al 60% de los hogares de 2002. Desde luego que la entrada de remesas ha contribuido a la disminución de la pobreza, de forma que a más de la mitad de los hogares del valle que reciben dinero procedente del exterior no se los considera pobres. De los restantes hogares receptores, se identifica de "pobres no indigentes" al 41% y de "pobres indigentes" al 7%. Se deduce que bastantes hogares indigentes que empezaron a recibir remesas hace años ya han superado el umbral de la pobreza extrema y pasan a engrosar el nivel de pobres no indigentes⁷. Vicente Noble es un buen ejemplo para ratificar que las remesas constituyen un factor crucial de reducción de la pobreza, pues es el municipio con mayor porcentaje de hogares que reciben regularmente dinero del extranjero y el que experimentó una mayor disminución de la pobreza entre 1993 y 2002.

6. Los estudios sobre la perspectiva de género que abordan el tema migratorio son muy abundantes, por lo que seleccionamos aquellos que hacen referencia especialmente a República Dominicana: (Camarero y García, 2004), (Duarte y Tejada, 1995), (Gregorio, 1998), (Juliano, 1999), (Kleinubing, 2004), (Ramírez, García y Míguez, 2005), (Safa, 2005) y (Sorensen, 2004).

7. El ONAPLAN define como hogares "pobres indigentes" los que no están en condiciones de adquirir una canasta de alimentos con calorías y proteínas conforme a las recomendaciones internacionales y no tienen satisfechas buena parte de las necesidades básicas. Los hogares "pobres no indigentes" son los que tienen ingresos que les permiten superar la indigencia, pero que están por debajo de la línea de la pobreza, al no poder cubrir el costo de la canasta básica de consumo y no tener satisfechas algunas de las necesidades básicas. Finalmente, se consideran hogares "no pobres" cuando los ingresos les permiten superar la línea de la pobreza.

Las remesas se utilizan en primer lugar para subsanar las carencias alimenticias del hogar, así como para cubrir los gastos relacionados con la educación de los hijos⁸. A partir de aquí, la atención generalmente se centra en la vivienda, que se va mejorando progresivamente conforme llega el dinero. En 2002 poco más de la mitad de las casas del valle están construidas con materiales tradicionales, como la madera u otros más elementales, las restantes son especialmente de concreto y en menor medida de bloque de cemento⁹. Vicente Noble es uno de los cinco municipios con mayor representación de estos últimos materiales, y es el que tiene más casas de *block* levantadas y muchas en proceso de construcción, siendo éste el efecto más llamativo que provoca la entrada de remesas.

Para conocer más a fondo lo que ha supuesto para la localidad de Vicente Noble la llegada de dinero del exterior, se hace imprescindible adentrarse en su núcleo urbano para detectar los cambios más allá de la información que suministran los datos estadísticos.

El núcleo urbano de Vicente Noble a finales del siglo XX¹⁰

El centro de la localidad se identifica con el barrio de Centro del Pueblo, pero éste no fue el primer asentamiento de la población, que tuvo lugar en el extremo norte, el sector más cercano al río Yaque del Sur. Allí se localizaron tres *hatos*, uno a orillas del río, otro más alejado de su lecho y un tercero, en una posición todavía más elevada para evitar las crecidas del río y que se corresponde hoy con el barrio de Pueblo Arriba. Desde este último *hato* se expandirá la población hacia el sur, siguiendo la trayectoria del camino que por aquel entonces comunicaba con Barahona.

8. La visita realizada al Liceo San José, fundado en 1967 por las Hijas de la Caridad de San Vicente Paúl en Vicente Noble, fue muy elocuente al respecto. La dirección del mismo comentó que ahora ya no es necesario que el colegio suministre el desayuno a los niños, porque ya lo toman en su casa. De la encuesta que se pasó a los estudiantes resultó que el 35% tenían a uno o a ambos padres residiendo fuera. Por otro lado, en el Hospital de la localidad se nos informó que ahora apenas llegan niños con problemas de desnutrición o con enfermedades derivadas de deficientes condiciones higiénicas de las casas.

9. La madera, la tabla de palma, el *tejamanil* (ramas de palma) y la *yagua* (hojas de palma) eran los materiales con los que se construían tradicionalmente las casas, en consonancia con el contexto ecológico de la zona, hasta bien entrada la segunda mitad del siglo XX. El concreto (agregado de cal, arena, piedra y agua) empezó a sustituir a los materiales tradicionales por su mayor solidez y fácil confección. La incorporación del bloque de cemento, el *block*, debido a su mayor coste, se explica por el aumento de la economía de los hogares en los últimos años, especialmente la vinculada al envío de remesas. En el censo de 2002 las casas de concreto y de *block* aparecen contabilizadas conjuntamente, por lo que el trabajo de campo fue la única forma de sopesar la presencia de uno u otro material.

10. Ante la inexistencia de estudios sobre el pasado de Vicente Noble, el grueso de lo que a continuación se relata procede del análisis de las fotografías aéreas de 1967 y 1983, y de la información suministrada por la población local de mayor edad, especialmente la facilitada por el cartero de Vicente Noble.

Figura 2. Barrios del núcleo urbano de Vicente Noble



El lugar se denominó durante mucho tiempo El Hato, y posteriormente Alpargatal. En su crecimiento hacia el sur se ocupa el actual barrio de Centro Hermoso, con seguridad el centro en aquel momento, y ya en 1943, cuando lo sobrepasa, el poblado se eleva a la categoría de distrito municipal con el nombre de Vicente Noble, momento en el que se construye el Ayuntamiento, la Iglesia y el Parque Central, quedando así consolidado el barrio de Centro del Pueblo. La población seguirá creciendo hacia el sur, hasta el barrio de Las Auyamas.

En 1950 el pueblo tenía 2.000 habitantes y 413 casas construidas en su mayoría con *tejamanil* y otras con madera y tabla de palma. Sus habitantes se abastecían de agua del río y tenían letrinas instaladas en la trasera de las casas, y aunque el tendido eléctrico ya había llegado, todavía casi todas las casas utilizaban para

Casas de tabla de palma



Casas de madera



Casa de madera con porche



Casas de concreto



alumbrarse *kerosina* (gas de petróleo). Ya en 1960 la localidad tiene casi 5.000 habitantes y alcanza el millar de casas, al haberse rellenado los espacios que habían quedado vacíos y construido en los *conucos* (parcelas agrarias) de los bordes, a los que se penetra por caminos rurales que más tarde se convertirán en calles. Así se conforman los barrios de Placer Bonito, Batey Paja y Las Auyamas. Por esta época, en la confección de las casas se empieza a emplear el concreto, aunque los hogares pobres, que son mayoría, siguen utilizando materiales tradicionales. Y antes de que acabe la década, momento en el que la población se acerca a los 8.000 habitantes, se inicia la ocupación de un terreno situado al este y separado del núcleo de la población por un arroyo tributario del Yaque, donde se levantan las casas más humildes de la localidad, y que recibe el nombre de La Cuarenta. En 1978 Vicente Noble alcanza casi los 9.000 habitantes y pasa a la categoría de municipio.

Durante los años ochenta el crecimiento de la localidad se dirige decididamente hacia el este, siguiendo el camino por el que actualmente se accede a la población. Aquí la iniciativa oficial planifica y construye dos grupos de casas que serán el origen del Barrio Viejo y del Barrio Nuevo. El material empleado en la construcción de las casas es el *block*, pero sin pilares, para así abaratar la obra. Y a finales de la década se empieza a rellenar con casas el espacio que media entre la expansión oriental y el antiguo núcleo. Se trata de un lugar ocupado por *conucos* y por el que discurren esporádicamente las aguas del arroyo del Yaque, donde se levantan casas de tabla de palma a las que se accede por múltiples caminos rurales, siendo los inicios de los barrios de La Puerca y Galíndez.

Y este es el panorama que presenta Vicente Noble antes de que se inicie la emigración hacia España y se empiecen a notar los efectos de la entrada de remesas.

El impacto de las remesas en Vicente Noble

La entrada a la población de Vicente Noble se realiza por el este, por una carretera secundaria que sale de la principal que une Barahona con Santo Domingo. La distancia desde el cruce hasta el centro de la localidad es

de cinco kilómetros que, de no ir en guagua, se suele hacer en *motoconcho*¹¹. Este medio de transporte, que es mayor aquí que en otros lugares del país, ha proliferado a raíz de la entrada de remesas, sacando del desempleo a jóvenes que no encuentran trabajo pero que pueden comprar o alquilar una moto y hacer viajes con clientes locales. En el trayecto, a ambos lados de la carretera, se aprecian algunas estacas clavadas en el suelo que delatan precarias parcelaciones en terrenos hasta hace poco ocupados por *conucos*. En el último kilómetro aparecen las casas, unas ya consolidadas y otras en construcción, y en el camino se anuncia la venta de solares en carteles colgados en los postes de luz.

Lo que más llama la atención son las casas a medio construir. Se trata de los *residenciales*, pues así se conocen. En ellos, las casas y los solares se alinean en lo que serán calles, aunque ahora sólo son caminos de tierra. Las casas, que parecen dispersas entre los solares, están sin terminar, porque se hacen poco a poco, conforme llegan las remesas, y presentan un aspecto fantasmagórico, tanto por su gran tamaño como por el tono gris de los *block* todavía sin pintar, en un país que destaca por el colorismo de sus fachadas. Y no hay indicios de servicios urbanos, si éstos llegan lo harán después, cuando las casas estén ya terminadas.

Antes de entrar en la zona habitada, conviene adelantar aquí algunos rasgos de la localidad que pronto se harán evidentes y que suministran los datos estadísticos de 2002. El número de casas es de 2.522, estando el 54% construidas de concreto o *block*, el 33% de madera y el resto con tabla de palma, pero también las hay de *tejamanil* y de *yagua*. De los 2.545 hogares, el 60% se califican como pobres y el 30% recibe dinero del extranjero. Las casas que reciben remesas son 737, de las que el 65% están construidas de concreto o *block*, el 28% de madera y el resto de otros materiales tradicionales. O dicho de otra manera, el 35% de las casas de concreto o *block* de la localidad están ocupadas por familias que ingresan remesas, así como el 25% de las de madera y el 15% de las construidas con otros materiales.

Pero sigamos con el recorrido. Desde la carretera se accede a dos promociones de vivienda pública. Se trata de espacios planificados en la época de Balaguer, con un diseño en retícula de calles amplias y con lotes regulares que contienen la casa y un espacio libre en la trasera. Todas las calles están asfaltadas y el servicio de agua llega hasta el interior de las viviendas. En el entorno del conjunto más antiguo, el Barrio Viejo, perviven casas precarias que se levantaron a su amparo, al igual que hizo el hospital de la localidad, de forma que los hogares pobres ascienden al 69%, muy por encima de la media de la localidad, y todo lo contrario que en el Barrio Nuevo, con tan sólo el 25%, al haberse mantenido las viviendas públicas en solitario. A estos barrios llegan pocas remesas, sólo al 21% de los hogares, bastante menos que la media, pero cuando lo hacen se dejan notar, pues el aspecto austero de las casas, al que contribuye el tono descolorido de la original mano de pintura que cubría el *block*, se interrumpe por el nuevo colorido de alguna fachada, un tímido adorno o un cerramiento de la parcela más consistente, usualmente limitada por estacas, y que delatan la mejora económica de los hogares.

11. La *motoconcho* es la forma de transporte individual utilizado dentro de las poblaciones y también sustituye a las *guaguas* cuando éstas finalizan su horario y hay que llegar a los cruces con las carreteras principales, por las que circulan los *expresos* y las *voladoras* que hacen trayectos entre localidades. En Vicente Noble no hay *conchos* (taxis colectivos) como en Santo Domingo.

Casas de *block* de promoción pública



Casas de promoción pública mejoradas



Al otro lado de la carretera está el barrio de La Cuarenta, el más marginal de Vicente Noble, con un 86% de hogares pobres, de los que la mayoría rozan la indigencia. Caminos sinuosos dan acceso a las casas que generalmente están confeccionadas con tabla de palma y ocupadas en buena parte por población de origen haitiano. Y aunque sólo reciben remesas el 17% de los hogares, entre la pobreza del conjunto se identifican algunas casas de nueva construcción, por sus dimensiones y el color chillón de las fachadas.

Antes de entrar en el centro de la población, a lo largo de la carretera se hacen visibles locales de negocios que hablan por sí solos del cambio que se está produciendo en Vicente Noble. Están presentes locales de compra-venta de solares, de venta de materiales de construcción, de muebles y de electrodomésticos. Y aquí también se encuentra el único establecimiento de todo el suroeste dominicano que se dedica a la venta de coches y motos, y del que los emigrantes son sus principales clientes. Ahora bien, en general no son negocios que se montan con el dinero que proviene de la emigración, pues la mayoría de sus propietarios proceden de otras poblaciones dominicanas que se instalan en Vicente Noble al calor del aumento de la capacidad de consumo de los hogares que perciben remesas.

Una vez pasada la *bomba* (gasolinera) y la parada de las guaguas, se penetra en el núcleo de la localidad. El barrio Centro del Pueblo ocupa una posición céntrica en el que fue el crecimiento de norte a sur de la localidad a lo largo de un antiguo camino, hoy en desuso, que comunicaba con Barahona. La incidencia de las remesas, de las que se benefician el 33% de los hogares, está aportando una nueva imagen, de la que son responsables las nuevas casas levantadas con *block* que se salpican entre las construcciones tradicionales. Y es que el *block*, además de ser fácilmente manejable y proporcionar a la casa mayor resistencia, permite levantar varias plantas, y aunque predominan las de una y dos plantas, ya se empiezan a ver las de tres y cuatro¹². En las nuevas casas se incorporan diseños arquitectónicos y elementos decorativos que poco tienen que ver con los habituales

12. En el trabajo de campo realizado durante el mes de diciembre de 2006, un 9% de las casas de *block* tenían más de una planta, mientras que en la cartografía de la ONE utilizada en la elaboración del censo de 2002, sólo representaban el 3%, lo que evidencia el considerable aumento experimentado en los últimos años.

Casas de *block* con negocios



y que les dan un aspecto ostentoso, como terrazas y miradores, balaustradas y columnas de yeso o rejería en los cerramientos. Por otro lado, las tradicionales casas de madera, que son mayoría en el barrio, se encuentran generalmente en buen estado, pues no en balde se trata del centro funcional de Vicente Noble, y de ahí que los hogares pobres sólo sean el 37%.

En el barrio de Centro del Pueblo los negocios se han multiplicado por 2,5 desde el año 2002¹³. Hemos contabilizado 72 negocios, siendo muchos los que se vinculan con la entrada de dinero del exterior. Aunque están poco representados los que se relacionan con la construcción y el equipamiento de las casas, aquí se encuentra un almacén de *block* y otro de cerámica. Abundan los locales que mueven dinero, son las bancas habituales y los que se anuncian como "Préstamos" y "Cambios", figurando a veces el euro como divisa intercambiada, así como los que se rotulan como "Discoteca", "Disco-video", "Bar", "Cafetería", "Bingo", "Sport", "Centro comercial" o "Internet" que hablan del cambio en las costumbres. Y también aquí está el edificio que alcanza mayor altura de todo Vicente Noble, un hotel de cuatro plantas.

Al norte del Centro del Pueblo se localizan los barrios Los Mosquitos, Pueblo Arriba y Centro Hermoso, que muestran un aspecto sólido, pues en ellos también predominan las casas construidas de concreto y *block*. Las de concreto se mantienen porque, al ser barrios de ocupación más temprana, ya hace tiempo que renovaron sus casas deterioradas. Las nuevas de *block*, que se imponen, tienen que ver con el hecho de que el 33% de los hogares reciben remesas. De todo ello resulta que los hogares pobres no superan el 50% del total.

13. La cartografía de la ONE localiza los negocios de 2002, aunque sin especificar la actividad. Al solicitar al Ayuntamiento información sobre apertura de locales, la respuesta fue que ellos no llevan registro de ninguna clase. En consecuencia, se recurrió al trabajo de campo, a través del que se identificaron los negocios visibles desde la calle, bien por una indicación en la fachada o por reconocer su actividad desde el exterior. Pudo ocurrir, no obstante, que hayan pasado desapercibidos locales cerrados en aquel momento y sin rótulo en fachada.

Casa de *block* con garaje



Casas de *block* en construcción



En estos barrios los negocios se han multiplicado casi por tres desde 2002, y entre los 71 locales identificados actualmente muchos se atribuyen a la llegada de dinero del exterior. Hay establecimientos de venta de materiales de construcción, de puertas y ventanas, de muebles y electrodomésticos. También son numerosos los locales de banca y los que prestan dinero, y los de ropa, identificándose en la fachada como "Boutique", "Novedades" y "Variedades", términos nada usuales hace poco tiempo, al igual que los de "Supermercado", "Hiper" o "Super" que sustituyen al colmado tradicional. También se dan a conocer en la fachada de las casas el "Médico", el "Dentista" o el "Abogado". Y hay un video club y una agencia de viajes.

Los barrios de Placer Bonito, Las Auyamas y Batey Paja se localizan al sur de Centro del Pueblo y su paisaje edificado aparece más tradicional. En ellos predominan las casas de materiales económicos, especialmente la madera, pero no son desdeñables otros más precarios, como la tabla de palma, en los callejones que penetran en el interior de las manzanas y en los bordes que lindan con el campo. Son muchas las casas que emplean todavía el carbón como combustible, pocas han incorporado el agua en el interior de la vivienda, disponen de pocos equipamientos domésticos y utilizan letrinas colectivas. Y si las casas de *block* son menos, su presencia, en un paisaje caracterizado por la precariedad, es más impactante. Al ser barrios ocupados por la emigración campesina que se instala a partir de la década de 1960, la presencia de hogares pobres es manifiesta, acercándose a la media en Placer Bonito y Las Auyamas, y sobrepasándola ampliamente, con el 67%, Batey Paja. En consonancia, en este último las remesas sólo llegan al 27% de los hogares, mientras que en los otros dos sobrepasan tenuemente la media.

En estos barrios los negocios sólo se han duplicado desde 2002, y aunque algunos se pueden relacionar con la entrada de remesas, la mayoría son los habituales. Son los de ropa, las peluquerías, las modistas, los de bebidas, los colmados, la venta de plátanos, y aquí también está la embotelladora Agua Noble, ya que el agua servida por tubería en Vicente Noble no es potable.

Quedan por visitar dos barrios, Barrio Galíndez y La Puerca, localizados al noreste, y en donde las casas se encuentran entre los *conucos* con plátano que poco a poco van desapareciendo. Si en un principio se instalaron casas precarias de forma dispersa a las que se accedía por caminos rurales, la situación actual es similar, pero con

algunas casas de *block*, de ahí que son casi inexistentes las calles y la mayor parte de las casas sólo disponen de letrinas. En concordancia con esto, los hogares pobres superan el 70%, a pesar de que reciben remesas el 36% de los hogares, pues la llegada de dinero se está utilizando en la construcción de la casa, aun cuando a muchos hogares los indicadores de pobreza no les permitan superar este umbral, quizás porque se encuentran en la primera fase de superación de la pobreza, o porque se trata de familias que no disponían de casa previa. Los nuevos negocios se instalan en la carretera del este y son aquellos que ya reconocimos al entrar en la población.

Podemos concluir que en Vicente Noble las remesas han contribuido de manera muy clara a la reducción de la pobreza, a aliviar la economía y las condiciones materiales de las familias receptoras, pero no más allá de mejorar la canasta de la compra y la vivienda o de permitir crear nuevos negocios o renovar los habituales. Sin embargo, no parece que hayan favorecido el desarrollo del tejido productivo local, como lo demuestra el que buena parte de los negocios que incorporan más inversión son de personas foráneas a Vicente Noble, con el propósito de captar la demanda de bienes de las familias receptoras de remesas, aunque ello puede que haya contribuido a generar algunos empleos. Y es dudoso que esta reorientación contribuya significativamente a la expansión de las capacidades productivas de la población, pues muchos lugareños se acostumbran a vivir de los flujos procedentes del exterior. Esto último repercute en el ámbito laboral, de forma que Vicente Noble es uno de los municipios del país con un menor porcentaje de población mayor de 15 años que trabaja, de forma que los varones sentados frente a sus casas forman parte esencial del paisaje de la localidad.

Menos aún las remesas han contribuido al desarrollo urbano de la localidad, pues su carácter individual no contempla invertir en mejoras generales para la población. De forma que el alcantarillado sanitario sigue ausente de Vicente Noble, por lo que los hogares se sirven de letrinas colectivas y son pocos los que cuentan con fosas sépticas individuales. Tampoco se accede a todas las casas por vías asfaltadas, haciéndolo un tercio a través de caminos. El tendido eléctrico sí cubre toda la población y el suministro de agua por tubería a casi toda, aunque sólo un tercio de los hogares tienen grifo dentro de la vivienda, estando localizado generalmente en el patio trasero. Y, todavía, se ven familias que se abastecen directamente del agua de los canales.

Bibliografía

- BÁEZ EVERTSZ, C.J. (2003): "Contribución de los inmigrantes al país de origen", en Álvarez, P. y Báez, C.J. (coords.), *Primer congreso de asociaciones de inmigrantes dominicanos en el mundo*, Betania, Madrid, pp. 77-103.
- CAMARERO RIOJA, L.A. y GARCÍA BORREGO, I. (2004): "Los paisajes familiares de la inmigración", *Revista de estudios sociales*, 4: 173-198.
- CERÓN RIPOLL, P. (1995): "Inmigrantes dominicanas: camino hacia la reagrupación familiar", en *Habitar, vivir, prever*, Actas del V Congreso de Población Española, UA Barcelona, pp. 35-42.
- CUEVAS FÉLIZ, J.N. y BATISTA FERNÁNDEZ, M.V. (2005): *Impacto psicológico de emigración a España en familias de Vicente Noble, 1995-2005*, Trabajo monográfico para optar al título de Licenciado en Psicología, Universidad del Caribe, Santo Domingo.
- DUARTE, I. y TEJADA, R. (1995): *Los hogares dominicanos: el mito de la familia nuclear y los tipos de jefaturas del hogar*, Instituto de Población y Desarrollo, Santo Domingo, citado en Safa, 2005: 330.
- ESCRIVÁ, A. y RIBAS, N. (coords.) (2004): *Migración y desarrollo. Estudio sobre remesas y otras prácticas transnacionales en España*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Instituto de Estudios Sociales de Andalucía), Córdoba.
- GARCÍA, M. y PAIEWONSKY, D. (2006): *Género, remesas y desarrollo. El caso de la migración femenina de Vicente Noble, República Dominicana*, Instituto Internacional de Investigaciones y Capacitación de las Naciones Unidas para la Promoción de la Mujer (UN-INSTRAW), Santo Domingo.
- GREGORIO GIL, C. (1996): "La consolidación de grupos domésticos transnacionales: un análisis de la emigración de mujeres dominicanas a la comunidad de Madrid desde la antropología del género", *Género y sociedad*, vol. 4, 1: 1-162.
- GREGORIO GIL, C. (1998): *Migración femenina. Su impacto en las relaciones de género*, Narcea, Madrid.
- GREGORIO GIL, C. (1999): "Desigualdades de género y migración internacional: el caso de la emigración dominicana", *ARENAL. Revista de historia de las mujeres*, 6.2: 313-341.
- GREGORIO GIL, C. y RAMÍREZ FERNÁNDEZ, A. (2000): "¿En España es diferente...? Mujeres inmigrantes dominicanas y marroquíes", *Papers*, 60: 257-273.
- HERRANZ GÓMEZ, Y. (1996): "La concentración dominicana en Aravaca", *Género y sociedad*, 4, 1: 63-101.
- HERRANZ GÓMEZ, Y. (1997): "Mujeres dominicanas en el servicio doméstico de Pozuelo-Aravaca", *Cuadernos de relaciones laborales*, 10: 75-101.
- JIMÉNEZ CLEMENTE, B. (1998): "La inmigración dominicana en España", en Pérez Cantó, P., *Las mujeres en el Caribe en el umbral del 2000*, Dirección General de la mujer, Comunidad de Madrid, pp. 133-146.
- JIMÉNEZ CLEMENTE, B. (2004): "La migración dominicana en España", en Torres-Saillant, S. et al., *Desde la orilla hacia una nacionalidad sin desalojos*, Manatí, Santo Domingo, pp. 129-145.
- JULIANO, D. (1999): "Los nuevos modelos de investigación y la migración de las mujeres", en *Ankulegi. Revista de Antropología Social*, número especial, citado en Ramírez, García y Míguez, 2005: 7.
- KLEINUBING, N. (2004): "Desestructuración y cambio social en las comunidades emigrantes", en Alonso, J.A. (ed.), *Emigración, pobreza y desarrollo*, La Catarata, Madrid, pp. 139-155.
- OFICINA NACIONAL DE ESTADÍSTICA, *Censo Nacional de Población (1920, 1935, 1950, 1960, 1971)*, ONE, Santo Domingo.

- OFICINA NACIONAL DE ESTADÍSTICA, *Censo Nacional de Población y Vivienda* (1981, 1993, 2002), ONE, Santo Domingo.
- OFICINA NACIONAL DE ESTADÍSTICA, *República Dominicana en cifras 2006*, ONE, Santo Domingo.
- OFICINA NACIONAL DE PLANIFICACIÓN (2003): *Focalización de la pobreza en la República Dominicana*, ONAPLAN, Santo Domingo, 2ª ed. corregida y aumentada.
- OFICINA NACIONAL DE PLANIFICACIÓN (2005): *Focalización de la pobreza en la República Dominicana 2005. Informe general*, ONAPLAN, Santo Domingo.
- OSO CASAS, L. y VILLARES, M. (2005): "Mujeres inmigrantes latinoamericanas y empresariado étnico. Dominicanas en Madrid, argentinas y venezolanas en Galicia", *Revista galega de economía*, 14, 1-2: 1-19.
- PIMENTEL, A. (2001): "Dominicanos en España. Los dominicanos en Barcelona", *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, nº 94 (65).
- PROGRAMA DE NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO (2005): *Informe sobre desarrollo humano en República Dominicana*, PNUD.
- RAMÍREZ, C.; GARCÍA DOMÍNGUEZ, M. y MÍGUEZ MORAIS, J. (2005): *Cruzando fronteras: remesas, género y desarrollo*, Instituto Internacional de Investigaciones y Capacitación de las Naciones Unidas para la Promoción de la Mujer (INSTRAW), Santo Domingo.
- ROMERO VALIENTE, J.M. (1997): "La emigración dominicana hacia España: origen regional", en *Dinámica litoral-interior*, vol. II, Departamento de Xeografía da Universidade de Santiago de Compostela, pp. 843-851.
- ROMERO VALIENTE, J.M. (2000): "La migración dominicana hacia España: factores condicionantes, evolución y desarrollo", en *Vivir la diversidad en España*, Aportación española al XXIX Congreso de la UGI, AGE, Real Sociedad Geográfica, pp. 193-216.
- SAFA, H. (2005): "The matrifocal family and patriarchal ideology in Cuba and the Caribbean", *Journal of Latin American Anthropology*, 10, 2: 314-338.
- SORENSEN, N.N. (2004): "Globalización, género y migración transnacional. El caso de la diáspora dominicana", en *Escrivá y Ribas*, 2004: 87-109.
- VALERIO-HOLGUÍN, F. (2003.): "Santo Domingo, Nueva York, Madrid: migración e identidad cultural", *Cuadernos hispano-americanos*, AEI, 637-638: 89-93.

CAPÍTULO VII

LOS TERRITORIOS DE LA SUBURBANIZACIÓN EN CASTILLA-LA MANCHA. ANÁLISIS A ESCALA MUNICIPAL¹

Francisco Cebrián Abellán, Juan A. García González y Miguel Panadero Moya

La suburbanización en los albores del siglo XXI

Las actuales formas difusas de la expansión de las ciudades se manifiestan tanto en las grandes urbes como en las de tamaño medio. En el entorno de éstas se organiza similar entramado de nuevas relaciones, que incluyen crecimiento de la población y de la vivienda, desplazamientos de población y relocalización de actividades económicas. El resultado es la modificación de los tamaños, de las tramas urbanas, de la especialización funcional y los modos de vida precedentes.

Las ciudades postindustriales resuelven de forma diferente sus estrategias de crecimiento, marcado ahora por la ruptura y disolución de los límites tradicionales. Cada vez se percibe con más claridad que dirigen parte de su población y sus actividades hacia el entorno inmediato. Se yuxtaponen así dos morfologías y dos modelos urbanos; uno es el propio de la ciudad compacta, y el otro viene definido por las manifestaciones de la ciudad difusa. El primero ha sido ampliamente tratado, mientras que ha sido escasa la atención que se le ha prestado al segundo. Es evidente que las manifestaciones de la ciudad difusa generan transformaciones profundas en las estructuras territoriales de los entornos urbanos. Como ha sido puesto de manifiesto en distintos momentos, las formas de construir en las últimas décadas están alterando la tradicional estructura compacta, intensa y densa de la ciudad tradicional y están dando paso a nuevas formas de construir y entender la ciudad (Mallarach y Vilagrassa, 2002: 58; Indovina, 1998: 24).

Las interpretaciones del origen de este proceso se asocian a dos factores que han posibilitado la descentralización de la población y las actividades económicas hacia las periferias de las ciudades. Por un lado está la generalización de los transportes, y en especial del automóvil. Por otra parte está el papel desempeñado por las nuevas tecnologías de la información y, sobre todo, las telecomunicaciones. La rápida evolución y generalización de ambos fenómenos permite optar por emplazamientos alejados de la conflictividad de los espacios urbanos, congestionados y con deseconomías de aglomeración.

1. La comunicación se inscribe dentro del proyecto de investigación: *Manifestaciones del fenómeno de la ciudad difusa en contextos culturales diferenciados. Estudio comparado de casos en España, Europa Oriental y Estados Unidos de América*. CICYT, Plan Nacional de Investigación, Desarrollo e Innovación Tecnológica 2007-10 (Dirección General de Investigación. Ministerio de Educación y Ciencia, SEJ2007-67319/GEOG).

La construcción de nuevas infraestructuras de alta capacidad y la capilarización de la red de comunicaciones han servido para dar un protagonismo creciente a formas urbanas fuera de los límites tradicionales de las ciudades compactas. Su incorporación ha permitido nuevas lógicas de ocupación y uso del territorio periurbano. Surgen así relaciones selectivas en los entornos de las ciudades, que se integran con una geometría variable y que tienen su expresión en el modelo de la ciudad difusa.

En los últimos años se reproducen espacios construidos fragmentados y dispersos, en los que las bajas densidades de edificación son frecuentes en competencia con las grandes promociones de viviendas en bloque. La proximidad a ejes de comunicación rodados es un componente necesario para su profusión, que tiene en la función residencial su casi exclusiva razón de ser. Una de las características que resultan de esta funcionalidad residencial es que genera una intensidad creciente de flujos diarios (*commuting*²) entre los nuevos espacios fragmentados y la ciudad convencional, que acoge los lugares de trabajo. Se reproduce así un modelo marcado por una acusada separación entre lugar de residencia y los espacios de producción, de ocio y de comercio (Cebrián, 2007a).

La ciudad difusa y las ciudades medias

Estas nuevas expresiones del crecimiento de la ciudad han tenido tradicionalmente repercusiones sobre los entornos metropolitanos. Mientras para las regiones funcionales de las grandes ciudades dejan ver su presencia hasta un radio de cien kilómetros, para las áreas metropolitanas de ciudades medias su influjo alcanza límites más modestos, entre los diez y los veinticinco kilómetros (Serrano, 2005: 12). Tales procesos, con evidentes repercusiones en las periferias urbanas, cada vez aparecen con mayor profusión en los entornos de estas ciudades medias, en las que sus respectivas áreas de influencia están menos dimensionadas. Se trata de manifestaciones recientes a las que no se ha prestado suficiente atención, pero que han dejado subcentros en el entorno de muchas urbes de tamaño menor.

Lo más frecuente es que los núcleos de población de los municipios periféricos hayan tenido crecimientos superiores a los de las ciudades centrales. Este comportamiento se corresponde con la emisión de población desde los centros a sus periferias, y en ocasiones está asociado también a una difusión de actividades económicas a nuevos enclaves próximos a la ciudad. Las expresiones territoriales más significativas son el policentrismo en el entorno de las ciudades y las manifestaciones de la ciudad difusa en el área de influencia de ciudades grandes y de tamaño medio.

Pero todo este proceso de cambio se ha producido sin una toma de conciencia territorial de sus implicaciones y sin una respuesta adecuada de los gestores públicos a las nacientes formas y expresiones suburbanas. La regulación laxa de las periferias ha propiciado el traslado de parte de la vida urbana fuera de los límites de la ciudad compacta. Otro hecho fundamental, protagonizado por el sector inmobiliario español en la última dé-

2. El término *commuting* se utiliza para designar los desplazamientos de los habitantes de un área metropolitana desde su lugar de residencia hasta el lugar de trabajo u ocio (Llano, 2007: 46).

cada, ha sido el crecimiento acelerado de plusvalías que han trasferido una parte de su dinámica a estos nuevos espacios (Brandis, 2007: 30-37).

Desde el punto de vista teórico, el concepto de ciudad difusa o de dispersión urbana es impreciso; no se han establecido umbrales de densidad edificatoria o demográfica capaces de delimitar y acotar el fenómeno desde el ámbito físico y social. Se hace cada vez más complejo y difícil precisar la línea de separación entre lo rural y lo urbano, ya que en las periferias y entornos de las ciudades se yuxtaponen los dos modelos que compiten en el territorio (del que sale ganador generalmente el urbano difuso). El resultado de estos procesos es la formación de áreas supramunicipales urbanas, que surgen sin un cuerpo normativo capaz de dar respuesta suficiente a sus necesidades y sin una clara voluntad de diseño de una estrategia territorial.

Aparecen así formas difusas en las ciudades medias, cambios en los usos del suelo en los municipios periféricos, modificaciones en el paisaje, etc. Surgen nuevas relaciones cuya expresión más evidente está en el incremento de la población, en los movimientos diarios de población (*commuting*) sin un desplazamiento de las actividades económicas a la misma velocidad, o en las nuevas tipologías constructivas y morfologías urbanas sobre espacios calificados con figuras de planificación débiles.

Metodología de análisis

Desde el punto de vista metodológico se puede abordar el proceso de transformación considerando diferentes aspectos: cambios en el comportamiento demográfico, evolución del número de viviendas, aparición de nuevas tipologías constructivas (especialmente unifamiliares y adosados), movilidad diaria de la población por *commuting*, terciarización de la población, traslación de formas y estilos de vida urbanos a municipios en los que tradicionalmente han imperado modos de vida típicamente rurales... Abordar todos estos aspectos excede a los objetivos planteados en esta investigación. Se ha optado por prestar atención solamente a dos manifestaciones como expresión de los cambios emergentes en los municipios periurbanos: la dinámica demográfica y el fenómeno del *commuting*. Asumimos como hipótesis que el aumento de la población y el incremento en la movilidad diaria de sus residentes son expresiones demográficas y funcionales que caracterizan el proceso de expansión de la ciudad difusa. El enfoque comparado, utilizando con este objeto las siete ciudades medias de Castilla-La Mancha, permite identificar semejanzas y diferencias y puede ayudar a explicar algunas singularidades del proceso.

Así pues, el trabajo se ha planteado como una aproximación al fenómeno de la ciudad difusa desde el análisis de la dinámica demográfica y la movilidad de la población por motivos laborales. Se enmarca en una línea de investigación que pretende identificar, desde diferentes aspectos, los caracteres y procesos que están guiando las manifestaciones de la ciudad difusa en el entorno de las ciudades medias de Castilla-La Mancha. Se han escogido para el trabajo las siete ciudades más populosas de la región; cinco son capitales de provincia (Albacete, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara y Toledo) y las otras dos, sin serlo (Talavera de la Reina y Puertollano), alcanzan umbrales de población suficientemente importantes para que se incluyan dentro de esta misma categoría de ciudades medias.

El periodo de referencia utilizado ha sido el comprendido entre 1996 y 2007. Arrancar de la primera fecha se justifica porque es en ese momento cuando, a nivel nacional, se inicia el ciclo expansivo en la construcción que ha caracterizado a la última década y que se ha saldado con un espectacular incremento del sector inmobiliario (Ministerio de Fomento, Visados finales de obra; en Bellet, 2007: 96). La elección de 2007 como año final, porque es la última serie disponible.

Para hacer una primera aproximación al fenómeno se han seleccionado dos variables, una de carácter demográfico y otra de tipo socioeconómico. Por una parte se ha analizado el crecimiento de la población en los municipios localizados en el área de influencia de las siete mayores ciudades de Castilla-La Mancha. Por otro lado se ha considerado la movilidad de la población asociada a relaciones laborales entre el lugar de residencia y el puesto de trabajo.

La escala de análisis que se ha planteado es la municipal. Con el trabajo se pretende obtener una primera aproximación a la realidad de un fenómeno actual y sobre el que la información estructurada todavía es escasa, aunque en los últimos años está siendo estudiado desde distintas instancias en Castilla-La Mancha (Pillet, 2007; Cañizares, 2007 a y b). Las fuentes de información empleadas para el análisis de la población han sido el padrón municipal de habitantes (INE) de los años 1996 y 2007 y el Censo de Población de 2001.

Se ha delimitado como ámbito de análisis del proceso de expansión de la ciudad difusa el que queda incluido dentro de un radio de hasta 30 Km alrededor de cada una de las siete mayores ciudades de la Comunidad Autónoma.

Los caracteres de las ciudades de Castilla-La Mancha

Las capitales castellano-manchegas y otras dos poblaciones más, por su tamaño, se ajustan a la categoría de ciudades medias. Se trata de siete ciudades que superan los cincuenta mil habitantes: Albacete, Talavera de la Reina, Toledo, Ciudad Real, Guadalajara, Cuenca y Puertollano. Dos de ellas son ciudades históricas (Toledo y Cuenca) y las demás están situadas junto a tradicionales ejes viarios que han sido empleados desde la Antigüedad en el tránsito desde el centro de la Península hacia el Levante, el Sur o el Oeste. Pero la posición de todas ellas es periférica dentro de la región, carente de una capital económica indiscutida capaz de organizar todo el espacio regional, compartimentado entretanto en áreas de influencia de ámbito provincial y subprovincial (Cebrián, 2007b). La expansión madrileña se deja sentir más allá de sus límites político-administrativos; aparecen sus efectos en las comarcas cercanas de la provincia de Toledo y Guadalajara, con desarrollos residenciales extensivos y donde también se instalan empresas relacionadas con los procesos de descentralización metropolitana, beneficiados unos y otras por las facilidades de las comunicaciones (Pozo, 2005: 38).

En estas ciudades castellano manchegas el crecimiento de las últimas décadas ha venido asociado a factores diversos: mejora en los niveles de accesibilidad, especialmente con la creación de modernas infraestructuras de comunicación rápida (AVE –Ciudad Real, Puertollano, Toledo, Guadalajara–; redes de carretera de alta capacidad –autopistas, autovías–; aeropuertos –Albacete, Ciudad Real–); modernización de la oferta comercial,

especialmente con la implantación de grandes superficies; incorporación de nuevas funciones asociadas a la administración regional y a la oferta educativa –Universidad de Castilla-La Mancha–; desarrollo de la función turística, especialmente en las ciudades Patrimonio de la Humanidad –Toledo y Cuenca–; e incremento de la actividad industrial. Todos estos hechos han impulsado el crecimiento de la población y la vivienda de las ciudades y han actuado también como motores de dispersión de las nuevas formas urbanas, creándose subcentros, de carácter eminentemente residencial, en el entorno de algunas capitales. Sobre algunos de estos espacios la Administración regional ha puesto en marcha procesos de planificación estratégica territorial para abordar parcialmente sus manifestaciones³.

Las ciudades medias castellano-manchegas se han caracterizado por una morfología tradicionalmente compacta. Pero en la última década proporciona ejemplos de dispersión urbana en sus respectivos entornos, conformando los nuevos territorios de la suburbanización. El proceso no se ha manifestado con igual intensidad ni con los mismos caracteres en todas ellas, lo que permite el planteamiento del análisis de algunas de sus manifestaciones territoriales desde diferentes enfoques, tanto desde el desarrollo urbano como desde el necesario desarrollo rural. Este último es el aplicado por la Consejería responsable de la promoción del medio rural, al reconocer en los municipios limítrofes a las ciudades la aparición de nuevas realidades, que le han llevado a calificar como “zonas rurales periurbanas” a los “municipios rurales a revitalizar”, próximos a las ciudades más populosas, caracterizados por una variación en el porcentaje de población superior al 17% entre 2001 y 2005 y con una población dedicada mayoritariamente al sector construcción e industria –50%– y servicios –42%– (JCCM, 2008: 46-47). La administración reconoce así un cambio profundo en la dinámica y funcionalidad de estos municipios.

El comportamiento de los municipios periurbanos de Castilla-La Mancha

Para analizar el comportamiento demográfico de estos municipios se ha elaborado el índice de crecimiento demográfico para el periodo 1996-2007 (INE)⁴. Los resultados obtenidos se han cartografiado y se ha analizado su comportamiento en cada una de estas ciudades y en su respectiva área de influencia urbana.

3. 1. Plan de Ordenación del Territorio del Corredor del Henares y zona colindante con la Comunidad de Madrid –Guadalajara–; 2. Plan de Ordenación del Territorio “Zona de la Sagra” –Toledo–; 3. Plan de Ordenación del Territorio “Estrategia Territorial de Castilla-La Mancha”; 4. Plan de Ordenación del Territorio del “Área de influencia de Albacete” y POM de Albacete; 5. Plan de Ordenación del Territorio del “Corredor Ciudad Real-Puertollano”; 6. Plan de Ordenación del Territorio de la “Mesa de Ocaña y corredor de la A-3”.

4.

$$Tp = \frac{\frac{Pob(2007) - Pob(1996)}{Pob(2007) + Pob(1996)}}{2} * 100$$

Tabla 1. Evolución demográfica en ciudades de Castilla-La Mancha (1996-2007)

(Fuente: INE, Padrón municipal. Elaboración propia)

CIUDAD	POBLACIÓN 1996	POBLACIÓN 2007	TASA 1996/2007
Cuenca	43.733	52.980	1,74
Talavera de la Reina	70.922	85.549	1,70
Ciudad Real	59.392	71.005	1,62
Toledo	66.006	78.618	1,58
Guadalajara	67.108	77.925	1,36
Albacete	143.799	164.771	1,24
Puertollano	50.772	50.838	0,01

Al observar la evolución de cada una de las siete ciudades se encuentran dinámicas diferenciadas. Casi todas han tenido tasas superiores al 1%. Salvo Puertollano, que se mantiene estancada, en buena medida por su fuerte especialización en un sector industrial maduro, el resto se presenta con crecimientos positivos, aunque con diferencias importantes en su comportamiento. Considerando exclusivamente el incremento experimentado por los municipios en los que se localiza cada una de las ciudades, las más dinámicas de éstas han sido Cuenca y Talavera (con tasas superiores al 1,7); por detrás aparecen Ciudad Real y Toledo y, por su parte, son Guadalajara y Albacete las que dejan ritmos de crecimiento más reducidos (tabla 1).

Los municipios de las respectivas coronas, en el entorno de las siete ciudades, presentan dinámicas demográficas muy heterogéneas. Para analizar sus diferencias se ha establecido una clasificación, en función de su dinámica, agrupándolos en seis categorías. El histograma de frecuencias permite diferenciar las siguientes clases: a) un grupo de municipios con "crecimiento negativo"; b) otro de "crecimiento muy bajo" (de 0,1 a 1); c) un tercero aparece bajo la categoría de "crecimiento bajo" (1,1 a 2); d) el cuarto agrupa a los municipios con "crecimiento medio" (2,1 a 4); e) el quinto se ha denominado de "crecimiento alto" (4,1 a 8); y finalmente, f) el último se ha considerado como de "crecimiento muy alto" (superior a 8). La representación cartográfica de esta distribución pone de manifiesto que las mayores tasas se concentran en el entorno de las ciudades de Toledo y Guadalajara; en los otros cinco casos la dinámica ha sido menor, especialmente en los casos de Albacete y Puertollano.

Si se analiza el comportamiento de cada una de ellas, considerando los municipios incluidos en sus respectivas áreas de influencia, se aprecian situaciones y dinámicas asimismo diferenciadas.

En el entorno de la ciudad de *Toledo* se contabilizan 72 municipios. Quince están en el grupo de "crecimiento bajo"; con "crecimiento medio" aparece un grupo formado por otros quince municipios (Pulgar, Fuensalida, Borox, Arcicóllar, Villaluenga de la Sagra, Recas, Nambroca, Rielves, Huecas, Novés, Lominchar, Camarena, Olías del Rey, Pantoja y Yuncler); con "crecimiento alto" se encuentran diez municipios (Layos, Cabañas de la Sagra, Cedillo del Condado, Palomeque, Illescas, Villamiel de Toledo, Argés, Numancia de la Sagra, Magán y Yun-

En el entorno de *Talavera de la Reina* hay 59 municipios dentro del círculo de los 30 Km. Con “crecimiento bajo” aparecen trece, entre los que se incluye la propia ciudad de Talavera; con “crecimiento medio” hay cuatro (Santa Ana de Pusa, Santa Olalla, Marrupe y Cazalegas); con “crecimiento muy alto”, otros cuatro municipios (El Casar de Escalona, Cardiel de los Montes, Pepino y San Román de los Montes).

El área de influencia de *Ciudad Real* incluye 30 municipios. Dos tienen “crecimiento medio (Miguelturra y Cañada de Calatrava); y con “crecimiento alto”, superior a 4, solamente aparece uno (Poblete).

En el caso de *Albacete*, son 27 los municipios incluidos en la corona inmediata, dentro de un radio de 30 Km. Todos los municipios con crecimiento positivo se encuentran dentro de la categoría de “crecimiento bajo”. Tomando como referencia la tasa de crecimiento experimentado por la capital provincial, que en el periodo de referencia ha sido de 1'23, solamente dos municipios han crecido con valores similares: La Roda ha mantenido una dinámica ligeramente superior a la de la capital y Chinchilla de Montearagón lo ha hecho ligeramente inferior.

En el caso de *Puertollano*, por último, su entorno lo forman 11 términos municipales. Todos ellos han evolucionado con umbrales de crecimiento muy bajo o negativo.

La movilidad laboral diaria en los municipios contiguos a las ciudades

Como segunda variable de análisis se ha utilizado la movilidad laboral diaria para los municipios localizados en un radio de 30 Km en el entorno de las ciudades. Se han empleado los datos recogidos por el INE sobre *empleo total* y *movilidad laboral* en cada uno de los municipios. La relación entre empleo y movilidad laboral se utiliza como *índice de movilidad laboral diaria*. Este índice se presenta con valores porcentuales, en el rango de 0 a 100, como mínimo y máximo respectivamente. Asumimos como hipótesis que la movilidad que se registra en los entornos de cada núcleo urbano es por motivos de trabajo y está articulada por la atracción generada por cada una de sus ciudades centrales. La fecha de referencia, 2001 (de uso obligado por estar apoyada en datos censales), sólo permite tener información de un momento intermedio al empleado en la otra variable (la tasa de crecimiento demográfico).

Una primera aproximación a los resultados obtenidos permite identificar algunas características generales de la movilidad laboral, que son esclarecedoras respecto de las diferencias de comportamiento de la población de las distintas ciudades. Por una parte, como cabría esperar, esta separación entre lugar de residencia y trabajo es en los municipios de las respectivas periferias mayor que en las ciudades centrales.

La tabla 2 recoge en una columna el *índice de movilidad laboral* de las siete ciudades y, en la otra, el de sus respectivas áreas de expansión suburbana. En el primer caso hay siempre valores bajos, ya que todas las ciudades, salvo Guadalajara, presentan tasas inferiores al 30% y, en algunos casos, sólo próximas al 10% (Albacete y Cuenca). Frente a esta escasa movilidad diaria laboral extramunicipal de la población que reside en las ciudades, la de los municipios periféricos se comporta de manera bien diferente. Los valores resultantes en éstos son mucho más elevados como tónica general, en torno o por encima del 40%, salvo en Albacete, llegando en el caso de Guadalajara a su valor máximo (53%); es decir, más de la mitad de la población de los municipios de su periferia trabajan en una localidad distinta a la de su residencia, mientras que en la de Albacete apenas lo hace uno de cada tres.

Tabla 2. La movilidad laboral en las ciudades y los municipios de su entorno (2001)

(Fuente: INE, Censo de Población y Vivienda, 2001. Elaboración propia)

	MOVILIDAD LABORAL DIARIA EN LA CIUDAD PRINCIPAL (%)	MOVILIDAD LABORAL DIARIA. VALOR MEDIO DE LOS MUNICIPIOS DE SU ÁREA DE INFLUENCIA (%)
Albacete	11	32
Ciudad Real	16	42
Cuenca	11	41
Guadalajara	31	53
Puertollano	17	34
Talavera de la Reina	17	39
Toledo	16	47

La movilidad laboral diaria en las áreas de influencia de las ciudades de Castilla-La Mancha

Son especialmente significativas las diferencias en el comportamiento de la movilidad laboral diaria de cada uno de los respectivos entornos metropolitanos. Para facilitar la lectura en este caso se ha seleccionado los municipios que presentan valores superiores a la media de todas las ciudades (40%) como criterio general. No obstante, se ha empleado un valor más bajo para Talavera de la Reina, Puertollano y Albacete, en las que se ha utilizado el que presenta cada uno de sus respectivos entornos municipales (38% en Talavera, 34% en Puertollano y 32% en Albacete). Se considera que con este criterio alternativo se facilita el análisis del peso del *commuting* en estas tres ciudades que, por otra parte, son las que presentan menor participación en el proceso de difusión urbana según este enfoque.

La situación de *Toledo* es la que, de partida, deja una mayor cantidad de población integrada y una más alta tasa de movilidad laboral diaria. El conjunto de municipios tiene un valor medio de integración elevado (54%). Cincuenta y dos municipios están incluidos dentro del grupo con movilidad superior al 40%, en el que participan veintitrés mil trabajadores (la población vinculada de toda la corona supera la cifra de treinta y un mil). La cartografía de referencia expresa con claridad la escasa movilidad de los trabajadores de la ciudad de Toledo, que contrasta con la fuerte dinámica de su periferia inmediata (que incluye municipios con unas tasas de movilidad diaria superiores al 60%). Se percibe además una evidente contigüidad territorial, ya que los más cercanos a la capital presentan índices más elevados y conforme aumenta la distancia descienden los valores medios. Se observa también la ruptura entre el área de influencia directa de Toledo, que se limita a un entorno inmediato bien definido, y la de la zona de expansión de Madrid, que afecta al norte de la provincia castellano-manchega siguiendo el trazado de la autovía que comunica las dos ciudades. Son significativos los casos de Cobisa, Argés, Nambroca, Burguillos de Toledo, Olías del Rey, Bargas, Numancia de la Sagra, El Viso de San Juan, Mazarambroz,

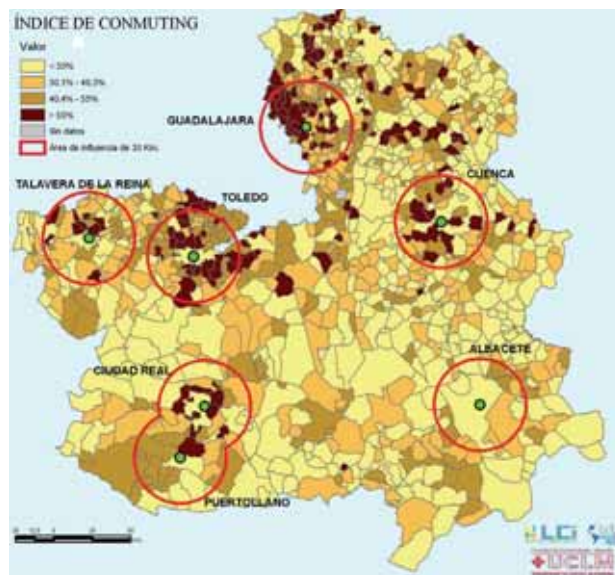
Almonacid de Toledo, Villasequilla, Rielves, Alcollar y Huerta de Valdecarábanos, todos colindantes con el municipio de Toledo y con valores de movilidad superiores al 60%.

En el caso de *Guadalajara* se produce una situación parecida, aunque matizada. El valor medio de los municipios con tasas superiores a la media regional incluidos en su ámbito circundante es el más elevado de todas las ciudades de la región (59%). La población total vinculada es también considerable, superando los quince mil habitantes ubicados en esta periferia urbana dinámica. Es elevado el número de municipios incluidos, ya que aparecen 62 con valores de movilidad superiores al 40%. Un aspecto determinante a considerar en este caso es la posición excéntrica de Guadalajara en su provincia y su proximidad a Madrid. Esta situación explica que los valores más altos correspondan a los municipios situados en su entorno y en el límite de las dos comunidades autónomas, así como la fuerte vinculación de todo el Corredor industrial con la ciudad de Alcalá de Henares y con la capital del Estado y con las ciudades incluidas en sus coronas metropolitanas.

Dentro de los municipios con mayor nivel de movilidad, superior al 60%, están Escopete, Valdeaveruelo, El Cubillo de Uceda, Valderachas, San Andrés del Rey, Villanueva de la Torre, Villaseca de Uceda, Malaguilla, Cabanillas del Campo, Montarrón, Caspueñas, Valdeavellano, Valfermoso de Tajuña, Tórtola de Henares, Fontanar, Yebes, Quer, Lupiana, Adeanueva de Guadalajara, Alovera, El Casar, Valdenuño Fernández, Casa de Uceda, Fuentelviejo, Pioz y Galápagos. En la mayor parte de los casos se trata de municipios pequeños, en tamaño y en población. En 2001 solamente Villanueva de la Torre, Cabanillas del Campo, Alovera, El Casar y Marchamalo superaban el umbral de los mil habitantes, mientras que Azuqueca de Henares ya alcanzaba los diez mil.

Figura 2. Índice de movilidad laboral diaria

(Fuente: INE, 2007. Elaboración: Laboratorio de Cartografía e Infografía. Facultad Humanidades de Albacete (UCLM))



Ciudad Real también posee en su entorno un grupo de municipios integrados, menos numeroso en cantidad, pero más dimensionados en superficie y población. Son treinta y uno los que se incluyen en el radio de 30 Km. La tasa media de movilidad de la población es elevada (42%), y entre todos ellos la mitad (15) presentan índices de movilidad laboral diaria superiores al 40%. Sobresalen los casos de Villar del Pozo, Poblete, Cañada de Calatrava, Miguelturra, Picón y Valenzuela de Calatrava, que dejan índices superiores al 60%. La población total vinculada por motivos laborales superaba las doce mil personas en 2001, con la singularidad de que Miguelturra, el más poblado, está prácticamente conurbado con el núcleo urbano de Ciudad Real.

Talavera de la Reina presenta un conjunto de cincuenta y nueve municipios integrados en su corona metropolitana. La media de toda el área de influencia es del 39%. La población total vinculada por motivos laborales era de algo más de seis mil quinientas personas en 2001. Dentro de este grupo la integración mayor se produce con los 23 municipios con valores superiores al 40%, y de ellos, son especialmente importantes los situados al norte de Talavera (Mejorada, Montesclaros, Segurilla, Pepino, Retamoso, Torralba de Oropesa y Sotillo de las Palomas), que ofrecen valoraciones de su índice por encima del 60%.

Tabla 3. Población que trabaja en municipio distinto al de residencia. Año 2001. (Fuente: INE. Elaboración propia)

	TOTAL POBLACIÓN VINCULADA ⁵
Toledo	31.176
Guadalajara	15.847
Ciudad Real	12.071
Talavera de la Reina	6.575
Albacete	4.738
Puertollano	3.096
Cuenca	2.117

Albacete muestra también una situación singular. Son pocos los municipios incluidos en el área de influencia limitada por un alcance de 30 Km, en parte por la considerable extensión del propio municipio de Albacete. Por otra parte, el extenso término municipal de Albacete tiene un modelo de poblamiento disperso que incluye a núcleos de cierta importancia dentro del propio municipio, algunos con población superior a la de otros municipios periféricos. En este caso son veintiséis los integrados en la corona urbana, pero solamente con un índice de movilidad media del 32%, el más bajo de toda la región. Solamente ocho municipios superaban el 40% de promedio (Mahora, Fuensanta, Pozuelo, Motilleja, Pozo-Lorente, La Herrera, Valdeganga y Jorquera) y ninguno alcanza valores superiores al 60%. La población final afectada era cercana a cinco mil.

5. Excluida la población vinculada de la ciudad principal.

En *Puertollano* se dan valores reducidos en todos los casos. El entorno de la ciudad deja municipios de gran superficie y escasa población, con niveles de vinculación laboral también bastantes reducidos. En el radio de 30 Km definido en la cartografía aparecen doce municipios, con una población total que trabaja en municipios distintos al de residencia de algo más de tres mil personas. De estos municipios, los que presentan índices de integración superiores al 40% son cinco (Argamasilla de Calatrava, Brazatortas, Almodóvar del Campo, Calzada de Calatrava e Hinojosa de Calatrava). Tampoco en este caso aparecen municipios con índices de movilidad laboral diaria superiores al 60%.

En *Cuenca* la media del indicador de movilidad diario es del 41% para un conjunto de cuarenta y ocho municipios. Se trata de un nutrido grupo de municipios pequeños y poco poblados, que apenas sumaban en conjunto dos mil habitantes en 2001 afectados por movilidad laboral. De todos ellos, 24 municipios dejaban valores medios superiores al 40%. Los más significativos son los de Palomera, Fuentenava de Jábaga, Arcas del Villar, Chillarón de Cuenca, Zarzuela, Portilla, Villar de Olalla y Bascuñana de San Pedro, en los que el índice era superior al 60% en el momento de elaborar el Censo de 2001.

Consideraciones finales

Del análisis efectuado en las páginas anteriores se pueden extraer algunas conclusiones. El estudio del crecimiento de la población y de los flujos de la movilidad laboral diaria permite analizar el alcance y la intensidad del proceso de expansión de la ciudad hacia su entorno inmediato. Sin embargo, es preciso contemplar también otros condicionantes, tales como la superficie de los municipios, las distancias a la ciudad central, la estructura de la red viaria, el modelo de poblamiento de cada municipio (un sólo núcleo o varios núcleos dentro de su término), el tamaño demográfico...

En el caso concreto del territorio de Castilla-La Mancha, se comprueba que hay un desigual comportamiento por parte de las capitales y demás ciudades medias de la región. Se observa un comportamiento diferenciado dentro del proceso general, dejando a Toledo y a Guadalajara como las ciudades en las que la suburbanización está más sólidamente estructurada y desarrollada. Hay que señalar también la influencia de la dinámica demográfica de la capital del Estado en el desarrollo de sus manifestaciones. La incidencia de la tercera y cuarta corona metropolitana de Madrid sobre los municipios limítrofes de las provincias de Toledo y Guadalajara sigue los ejes de comunicación de alta capacidad (autovías) principales.

Ciudad Real, Talavera de la Reina y Cuenca aparecen en una situación intermedia en el proceso de expansión de la ciudad a los municipios limítrofes y periféricos, con la singularidad de que Ciudad Real cuenta con un municipio de más de diez mil habitantes prácticamente conurbado (Miguelturra). El proceso de suburbanización, según los indicadores empleados, se encuentra en una posición menos desarrollada en los casos de Albacete y Puertollano.

Otro aspecto relevante observado en el desarrollo del estudio es que el ámbito del área de expansión urbana sólo de forma excepcional supera el radio de 20 Km, y en este caso está condicionado por la presencia de vías de comunicación rápidas, que son las que facilitan el proceso de difusión hacia las respectivas periferias.

Bibliografía

- BELLET, C. (2007): "Los nuevos espacios residenciales: estructura y paisaje", en VV.AA., *Espacios públicos, espacios privados. Un debate sobre el territorio*. AGE, Universidad de Cantabria, Gobierno de Cantabria, Bilbao, pp. 93-130.
- BRANDIS, D. (2007): "Los espacios residenciales españoles en el cambio de siglo", en VV.AA., *Espacios públicos, espacios privados. Un debate sobre el territorio*. AGE, Universidad de Cantabria, Gobierno de Cantabria, Bilbao, pp. 25-53.
- CAÑIZARES RUIZ, M.C. (2007a) "Los Cambios y las Estrategias Territoriales: Hacia una correcta ordenación del territorio en Castilla-La Mancha", *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona (Serie Documental *Geo Crítica*).
- CAÑIZARES RUIZ, M.C. (2007b): "Ajustes ambientales en la ciudad postindustrial: la Red de Ciudades y Pueblos Sostenibles de Castilla-La Mancha", en Artigues, A. et al. (eds.), *Los Procesos Urbanos Postfordistas. VIII Coloquio y Jornadas de Campo de Geografía Urbana*, AGE y Universitat de les Illes Balears, Palma de Mallorca, pp. 495-508.
- CEBRIÁN, F. (2007a): "Ciudades con límites, ciudades sin límites. Manifestaciones de la ciudad difusa en Castilla-La Mancha", *Boletín de la AGE*, 43: 221-240. Asociación de Geógrafos Españoles, Madrid.
- CEBRIÁN, F. (2007b): "Transformaciones y ajustes ante las nuevas dinámicas urbanas. Manifestaciones en la organización del territorio en Castilla-La Mancha", *Revista Estudios Geográficos*, LXVIII, 262: 221-240. CSIC, Madrid.
- CEBRIÁN, F.; GARCÍA, J.A.; GARCÍA, C. y PANADERO, M. (2007): "Transporte y territorio: la formación del corredor urbano industrial en La Mancha Oriental", en Gutiérrez Ronco, S. y Sanz Donaire, J.J.: *Homenaje al Profesor José Manuel Casas*, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, pp. 511-525.
- FERRÁS, C. (2007): "El enigma de la contraurbanización. Fenómeno empírico y concepto caótico", *Revista Eure*, XXXIII, 98: 5-25. Santiago de Chile, mayo 2007.
- INDOVINA, F. (1998): "Algunes consideracions sobre la «ciudad difusa»". *Documents d'Analysis Geografica*, 33: 21-32. Universidad Autónoma de Barcelona.
- JCCM (2008) [en línea]: Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, Plan estratégico de desarrollo sostenible del medio rural de Castilla-La Mancha. [http://www.jccm.es/medioambiente/desur/plan_estrategico_desa_rural/docs/plan_estrategico_regional.pdf] Fecha de consulta: 02/04/2008.
- LLANO, C. (2007): "Crecimiento urbano y dinámica laboral: un análisis intersectorial del *conmuting* en la Comunidad de Madrid", *Revista Investigaciones Regionales*, 11: 45-70. Asociación Española de Ciencia Regional.
- MALLARACH, J. y VILAGRASA, J. (2002): "Procesos de desconcentración urbana en ciudades medias españolas", *Revista Eria*, 57: 57-70.
- PILLET, F. (2007): "Catastro y propiedad rústica y urbana (1750-2005) y su relación actual con las comunidades autónomas. Una aplicación a Castilla-La Mancha", *Boletín de la AGE*, 45: 213-242. Asociación de Geógrafos Españoles. Madrid.
- POZO, E. (2005): "Tendencias recientes en la evolución de la población en la Comunidad de Madrid (1996-2001)", *Revista Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, nº 25.
- SERRANO, A. (2005): "La problemática supramunicipal del modelo territorial del siglo XXI: áreas metropolitanas y áreas funcionales urbanas", *Revista Territorio y Desarrollo Local*, 2ª época, monográfico 1: *En torno a la ordenación de espacios metropolitanos*. Dpto. de Presidencia y Relaciones Institucionales, Gobierno de Aragón, pp. 11-16.

Segunda parte

EL PAPEL DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN EL DESARROLLO URBANO

Andreas Voth

Desde su adhesión a la Unión Europea, España ha experimentado un cambio económico y social impresionante que se refleja también en un gran dinamismo del desarrollo urbano y de las infraestructuras de transporte. Las nuevas estructuras, funciones y procesos de cambio en el territorio son objeto de estudio de diversas disciplinas y constituyen un campo de trabajo amplio de la geografía. Los desequilibrios en el sistema de ciudades, los procesos de suburbanización y fragmentación, la segregación funcional y social y el crecimiento desproporcionado del tráfico individual motorizado exigen respuestas a los problemas de movilidad, teniendo en cuenta que las relaciones entre el desarrollo urbano y las infraestructuras de transportes son recíprocas. Los procesos de articulación interna de la ciudad y su integración en el sistema urbano responden a nuevos enfoques de planeamiento y a cambios en el marco político, económico, social y cultural, y se llevan a cabo mediante grandes obras de infraestructuras, costeadas sustancialmente con fondos europeos.

La segunda parte de este libro analiza el papel de las infraestructuras de diferentes medios de transporte en el desarrollo urbano a diferentes escalas espaciales y aporta ejemplos representativos de la dinámica actual de los procesos de desarrollo territorial que se agrupan en cuatro líneas temáticas.

Los temas tratados en esta segunda parte transmiten una impresión de la diversidad de enfoques teóricos y perspectivas temáticas en el análisis de las interrelaciones entre el desarrollo urbano y las infraestructuras de transporte. Por su dimensión e impacto territorial, y debido a las expectativas levantadas y su carácter de innovación reciente, el ferrocarril de alta velocidad despierta un interés especial. Aunque la mitad de los capítulos se dedica al estudio del planeamiento y de los efectos de la llegada del tren de alta velocidad a las ciudades, el resto trata sobre diversos temas relacionados con el papel de otros medios e infraestructuras de transporte en el desarrollo urbano y regional.

El capítulo de Carmen Bellet Sanfeliu, denominado “La alta velocidad y el medio urbano en el siglo XXI”, ofrece una amplia panorámica que sirve de referencia general a esta parte y que desarrolla de forma global la incorporación de la alta velocidad ferroviaria en España. La autora no se limita a establecer la cronología y difusión de este modelo de comunicación, sino que establece su análisis y conclusiones en distintas escalas; éstas abarcan desde la territorial más amplia –la estatal–, hasta la influencia en los contextos urbanos en los que se insertan las estaciones, con lo que se aporta un gran espectro de visiones, intereses, estrategias e impactos, desde lo territorial a lo urbanístico. A su vez, establece categorías en cada una de las escalas que suponen una aportación metodológica de gran valor para analizar las implantaciones de este medio de comunicación en España (y aplicable también por supuesto a otros países). De hecho, el resto de la segunda parte se refleja en este capítulo y puede ser considerado como un coherente desarrollo del mismo. Cohesión territorial, procesos de metropolización o proyectos urbanos adquieren una lógica bien hilada a lo largo de este texto.

El estudio de Juan Carlos García Palomares sobre las “Infraestructuras de transporte y expansión urbana en el Área Metropolitana de Madrid” introduce en las complejas interrelaciones entre las infraestructuras de transporte y los cambios de accesibilidad, movilidad y usos del suelo en los procesos expansivos de las grandes áreas metropolitanas. La construcción de una nueva vía de transporte aumenta la accesibilidad, favorece la aparición de nuevos usos del suelo y unos cambios en las pautas de la movilidad, e incluso puede generar una demanda inducida, la cual, con el incremento del tráfico, causa nuevos problemas de congestión. Éstos a su vez vuelven a justificar la planificación y construcción de nuevas infraestructuras de transporte. En la aglomeración de Madrid, la expansión de una red viaria de alta capacidad acompaña y fomenta al crecimiento urbano y a la dispersión de la población. La red de autopistas está compuesta por ejes radiales y vías orbitales, de tal modo que se observa una transformación desde un modelo radial a uno radiocéntrico o mallado. El objetivo principal del estudio presentado es analizar las relaciones entre las vías arteriales de transporte y la localización de determinadas actividades económicas que podrían mostrar una tendencia hacia la dispersión o hacia la concentración en estas vías.

La metodología seguida en el trabajo de Juan Carlos García Palomares se basa en el análisis comparativo de mapas de uso de suelo de Corine Land Cover de 1990 y 2000 y en datos recogidos en directorios y anuarios de la Comunidad de Madrid que permiten localizar en el mapa metropolitano empresas económicas con diferentes características. El autor realiza un cálculo de áreas de diferente proximidad a las vías de alta capacidad, apoyándose en una base SIG, y presenta los resultados en diversos cuadros que reflejan el fuerte incremento de la red de autopistas metropolitanas y la localización preferente de las mayores empresas comerciales cerca de estas vías (efecto fachada). Las empresas de gran superficie y con mayor número de trabajadores se sitúan preferentemente en las fachadas de las principales vías, y especialmente en la intersección entre un eje radial con una autopista orbital. Los datos analizados permiten concluir que el incremento del suelo urbano se ha apoyado claramente en la red de carreteras de alta capacidad y que existe una marcada relación entre la localización de los centros comerciales y de ocio y las vías de alta capacidad, que obviamente tienen un peso importante en el desarrollo urbano expansivo de Madrid, siguiendo un modelo territorial con una estructura más compleja y policéntrica. Sin embargo, la dominancia del tráfico individual motorizado y la expansión urbana desenfrenada levantan serias dudas acerca de la sostenibilidad de los procesos actuales.

El fuerte crecimiento de la aglomeración madrileña y la irradiación de sus efectos hacia el entorno afectan a todo el territorio del centro peninsular. En su capítulo sobre la “Planificación territorial e infraestructuras de transporte en Castilla-La Mancha: el Corredor Ciudad Real-Puertollano”, María del Carmen Cañizares caracteriza a Castilla-La Mancha como un territorio extenso, desarticulado y poco poblado, con una excesiva dependencia del sistema urbano madrileño. La tradicional condición de “área de paso” y la ausencia de ordenación del territorio implican una necesidad de enfoques territoriales supramunicipales y exigen la elaboración de una estrategia territorial para la región. Tras una introducción a las figuras de planificación y ordenación territorial existentes a diferentes escalas en la legislación de Castilla-La Mancha, la autora se centra en los planes supramunicipales, presentando el ejemplo del Plan de Ordenación del Territorio (POT) del Corredor Ciudad Real-Puertollano, con una población total cercana a las 170.000 personas. De los trece municipios integrantes del Corredor, dos desta-

can claramente sobre el resto, tanto por número de habitantes como por cuota de mercado, y son ciudades muy diferentes: por un lado Ciudad Real, capital provincial con un importante crecimiento de actividades terciarias, y por otro lado Puertollano, una ciudad minero-industrial. En el área del POT se prevén iniciativas de varios megaproyectos turísticos y un parque tecnológico. El crecimiento empresarial reciente se apoya en las infraestructuras de transporte y en los nuevos instrumentos municipales para la planificación estratégica. Las nuevas infraestructuras de transporte constituyen elementos fundamentales en la articulación territorial, especialmente la línea ferroviaria de alta velocidad (AVE Madrid-Sevilla) con paradas intermedias en Ciudad Real y Puertollano, pero también las autovías previstas para los itinerarios Valencia-Lisboa y Toledo-Córdoba (si realmente se consideran necesarias y realizables). Igualmente se espera un futuro prometedor para el nuevo aeropuerto situado entre Ciudad Real y Puertollano (aunque también conviene verlo con interrogantes). Los efectos del acceso al AVE no han sido los mismos en ambas ciudades del Corredor. Mientras que Ciudad Real muestra una clara tendencia de crecimiento y crea una nueva estación ferroviaria que desencadena también un desarrollo urbano, Puertollano no logra sobrepasar su crisis en la época postindustrial y mantiene la antigua estación en el centro de la ciudad. La autora concluye que las excepcionales condiciones que nos encontramos en el Corredor aún han de ser rentabilizadas. Finalmente, cabe preguntarse por la eficacia de las estructuras de cooperación y la existencia de verdaderos efectos de multiplicación que favorezcan también los núcleos menores dentro del corredor.

Las interrelaciones entre la introducción del tren de alta velocidad (TAV) y el desarrollo urbano constituyen la temática central de la mayoría de los capítulos de esta segunda parte. El trabajo conjunto de Antònia Casellas, Carme Bellet y Pilar Alonso sobre la "Planificación y proyectos urbanos al entorno del tren de alta velocidad. El reposicionamiento de Segovia y su territorio con la llegada del tren de alta velocidad" abre el debate sobre los procesos muy recientes acompañados o inducidos por el TAV. La difusión del ferrocarril de alta velocidad en España comenzó con la inauguración de la línea del AVE Madrid-Sevilla para la EXPO'92. Su llegada a Segovia en 2007, dentro de la nueva línea Madrid-Valladolid, marca otra etapa del proceso. Segovia logró tener acceso al TAV como resultado de un largo proceso de *lobby* por parte de un amplio colectivo social de la zona. El análisis de las autoras identifica nuevos retos en la planificación urbana relacionados con las posibilidades de crecimiento generadas por la llegada del TAV, que permite a Segovia salir de su histórica situación de marginación ferroviaria para generar una nueva posibilidad de relacionarse mucho más abierta y flexible a través de la red ferroviaria. Situada en una "periferia céntrica", la provincia de Segovia, que sufrió una pérdida importante de población en la segunda mitad del siglo XX, tiene algo más de 150.000 habitantes, de los cuales más de una tercera parte se concentra en la capital provincial. Los nuevos planes de ordenación urbana y territorial califican Segovia como un nodo central en la red de transportes y apuestan por un modelo de ciudad policéntrica. La configuración del corredor de crecimiento Segovia-La Granja, incluyendo a la nueva estación del TAV, ofrece nuevos espacios de desarrollo en la periferia urbana. El Plan Estratégico de Segovia y su Área de Influencia (Segópolis) abre abundantes expectativas: nuevos flujos de población, información y bienes culturales, nuevas actividades empresariales en espacios productivos y una diversificación económica basada en el turismo. Las posibilidades de dinamización del territorio, vinculadas a la llegada del TAV, reciben impulsos en varios ejes de actuación dirigidas al fomento

de las actividades económicas vinculadas al conocimiento, una oferta universitaria de calidad, parques empresariales a nivel metropolitano, espacios de reuniones y congresos, una oferta hotelera y turística, la cultura como estrategia de dinamización, así como nuevas formas organizativas capaces de movilizar y articular los agentes sociales a escala metropolitana. Las autoras concluyen que la consecución de una parada del TAV en Segovia sólo se consiguió gracias a la cooperación y coordinación de los agentes sociales, políticos y económicos. Sin embargo, la situación periférica de la nueva estación ferroviaria crea dudas sobre su accesibilidad, a pesar de las oportunidades de desarrollo urbano que se esperan.

También en Zaragoza la conexión al TAV y la construcción de una nueva estación ferroviaria suponen nuevas expectativas y retos en el ámbito urbano. El capítulo conjunto presentado por Pilar Alonso y Carme Bellet sobre "La llegada de la alta velocidad ferroviaria a Zaragoza y la transformación de la ciudad" propone analizar cómo el TAV refuerza un modelo de ciudad en relativamente pocos años. En comparación con Francia, donde el TAV completaba un ferrocarril ya bien organizado previamente, en España esta nueva infraestructura se considera una solución al mal funcionamiento de su sistema ferroviario. Por ello, la mayoría de ciudades intermedias situadas cerca del nuevo trazado han reivindicado su estación del TAV. La ciudad de Zaragoza, con más de 650.000 habitantes, destaca por su posición geoestratégica en una encrucijada de caminos, en un lugar central privilegiado entre las dos grandes aglomeraciones españolas de Madrid y Barcelona. Desde la inauguración de la línea del TAV, el número de pasajeros por ferrocarril en la estación de Zaragoza evolucionó positivamente. La ciudad se propone aprovechar las nuevas oportunidades proporcionadas por el TAV. Se tomó la decisión de construir una nueva estación intermodal de grandes dimensiones para concentrar en ella tanto el transporte por ferrocarril convencional y de alta velocidad como el transporte regular de autobuses, así como otros servicios de transporte metropolitanos y urbanos. La remodelación del sistema ferroviario de la ciudad hace necesario intervenir en dos áreas urbanas concretas: en el entorno de la antigua y céntrica estación de El Portillo, y en el nuevo emplazamiento de la estación intermodal situada en un área semi-periférica de la ciudad y con problemas iniciales de accesibilidad y falta de intermodalidad. El nuevo emplazamiento generó expectativas de desarrollo de suelo urbano. Se puede constatar que el TAV coincide con varios proyectos urbanos y contribuye a una imagen nueva y dinámica de Zaragoza. Las autoras concluyen que la nueva accesibilidad introducida a la capital aragonesa permite un reposicionamiento de la ciudad en el territorio español y ofrece nuevas oportunidades y funciones, aunque la mayor dificultad consiste en difundir las dinámicas al conjunto de la región.

Los estudios de los efectos de las infraestructuras del TAV se centran tanto en los procesos de desarrollo urbanos como territoriales. El capítulo de Jaume Feliu Torrent analiza las posibles tendencias hacia "¿Una estructuración más policéntrica de Cataluña con el TAV?". El autor argumenta que se está produciendo un cambio en algunos principios de planificación de los TAV, desde su función de medio de transporte interurbano más directo y más rápido posible, hacia una mayor consideración de aspectos de articulación del territorio y de servicio a las ciudades intermedias. El análisis intenta averiguar hasta qué punto la nueva conexión del TAV Madrid-Barcelona-Francia puede favorecer una configuración más policéntrica del territorio en Cataluña, que encajaría en las políticas orientadas hacia un reequilibrio territorial. Para encontrar respuestas a esta cuestión hay que tener en

cuenta las tendencias de expansión del área metropolitana de Barcelona, la dotación de recursos existentes en las ciudades intermedias y las reacciones de los actores locales frente a las oportunidades facilitadas por el TAV. En su análisis, el autor presenta varios mapas y cuadros, en los cuales la ciudad de Barcelona destaca por su posición dominante en el sistema urbano regional, pero también se estima el mayor crecimiento de las ciudades intermedias conectadas con la capital regional en un tiempo de viaje reducido gracias al TAV. Se observa una doble tendencia: la extensión de la influencia de Barcelona más allá de su área metropolitana, y la consolidación de otros polos de atracción de población y actividades en ciudades intermedias. La nueva línea ferroviaria se torsiona para articular las capitales provinciales catalanas que disponen de aeropuerto, universidad, parque tecnológico, equipamientos de congreso y/o centro logístico. Sin embargo, las reacciones y los posibles efectos del TAV en las diferentes ciudades no son homogéneos. En Lleida, Figueres y también en la ciudad francesa de Perpignan, el TAV es considerado como un catalizador que ofrece oportunidades para la renovación y movilización de los recursos y actores locales y que se aprovecha para localizar un polo de desarrollo cerca de la estación ferroviaria. Esta visión contrasta con el rol facilitador del TAV en Girona y Tarragona, que se integran progresivamente en las influencias metropolitanas de Barcelona y no plantean nuevos polos de desarrollo vinculados a la estación. Evidentemente conviene distinguir entre las ciudades más próximas a Barcelona, por un lado, con su mayor dinámica demográfica y económica, donde no se plantean cambios substanciales en el modelo de ciudad ante el TAV, y por otro lado, las ciudades más alejadas, que aprovechan la nueva infraestructura para sus estrategias urbanas y en donde el emplazamiento de la estación sirve para crear una nueva centralidad y localizar actividades. Al margen de las diferentes expectativas señaladas, conviene considerar hasta qué punto el TAV se encuentra integrado en la red ferroviaria y crea sinergias con el desarrollo de las infraestructuras de otros medios de transporte.

Por otro lado, desde el desarrollo innovador del ferrocarril de alta velocidad en Francia, la difusión de este tipo de infraestructura por Europa ha despertado el interés por el papel del TAV en el desarrollo territorial y urbano. En su estudio comparativo de siete ciudades europeas, Daniel Paül i Agustí evalúa la importancia que puede tener "El tren de alta velocidad en las estrategias de promoción urbana", centrando la atención en las estrategias implementadas y exponiendo las principales políticas practicadas por las distintas ciudades en los campos de la imagen, la promoción urbana, la dinamización económica, el turismo y el marco socio-cultural. Partiendo de la necesidad de tener presente el medio económico, político y social específico del entorno en el que se inscribe cada proyecto de ciudad relacionado con los impactos del TAV, el autor realizó un trabajo de investigación en las ciudades francesas de Avignon, Nancy y Nantes, la ciudad alemana Mannheim, la belga Lieja y las españolas Córdoba y Zaragoza. Los objetivos y estrategias de las políticas sobre la imagen y promoción urbana dependen fundamentalmente del tipo de organismo promotor. Entre las políticas sobre la dinamización económica se encuentran unas que persiguen resultados a corto plazo y otras que los buscan a largo plazo. A pesar de las expectativas económicas prometedoras, hay que tener en cuenta también posibles peligros como el aumento del precio del suelo en las áreas afectadas por las intervenciones. En algunas ciudades el TAV puede contribuir considerablemente a la promoción turística, especialmente cuando se elaboran productos turísticos que incluyen servicios del TAV. De su estudio comparativo el autor deduce que la nueva infraestructura no produce, sino sólo

inducen tres tipos de efectos: los cambios físicos causados por la misma implantación del TAV, el aumento de la movilidad y la difusión de la imagen de la ciudad. Se recomienda una buena gestión de las expectativas vinculadas al TAV para no generar una expectación sobredimensionada y para poder adaptar las propias políticas a los nuevos retos originados por los cambios del entorno en una red ferroviaria de alta velocidad que seguirá extendiéndose por Europa.

Finalmente, conviene recordar que la rápida difusión de las nuevas infraestructuras del TAV por España en la época reciente debe su dinámica fundamentalmente al respaldo político y financiero de la Unión Europea, que apoya las inversiones masivas en infraestructuras de transporte precisamente en las regiones periféricas y/o con problemas estructurales para alcanzar una mayor cohesión territorial y económica. Este apoyo permite a un creciente número de ciudades subsanar su déficit histórico en materia de infraestructuras ferroviarias y realizar nuevos proyectos urbanos. Con el TAV se produce una modernización y reestructuración radical de la red ferroviaria española que en gran parte había quedado obsoleta. Sin embargo, el TAV no soluciona el problema general del transporte de personas y mercancías en España: su fuerte concentración en el uso de la carretera.

En los recorridos de media distancia, el tren de alta velocidad puede competir con el transporte aéreo. El avión conecta ciudades en un nivel de escala superior, concentrando los flujos de tráfico en unos puntos muy concretos. El hecho de disponer de un aeropuerto propio supone para una ciudad una elevación importante de su accesibilidad y, junto con otras infraestructuras de transporte, una oportunidad para favorecer nuevas formas de desarrollo urbano y territorial. En su capítulo sobre "El aeropuerto de Girona-Costa Brava: 50 años de relaciones con el territorio", Marc Heras Bofill analiza los cambios de uso del suelo alrededor de un aeropuerto inaugurado en 1967. La construcción del aeropuerto de Girona en unos terrenos agroforestales de escaso valor al sur de la capital provincial se sitúa en el contexto del auge del turismo en la Costa Brava. Se eligió una localización central bien comunicada y aun mejorada por el comienzo de las obras de la autopista. Las fotografías aéreas analizadas por el autor reflejan unos cambios fundamentales del paisaje. Se abandonan los usos agroforestales, mientras que se intensifica la expansión de urbanizaciones e infraestructuras viarias en el entorno del aeropuerto. En las primeras décadas no se cumplen las expectativas de un crecimiento del número de pasajeros. La alta estacionalidad del turismo de la Costa Brava, la competencia de otros destinos turísticos y la concentración de los vuelos regulares en Barcelona no permitieron una evolución positiva del aeropuerto de Girona. Después de un largo estancamiento, en el siglo XXI comienza una nueva era de gran dinamismo. Gracias a la llegada de una compañía de vuelos baratos, el número de pasajeros y de destinos alcanzados desde Girona aumentó drásticamente. En las fotografías aéreas más recientes puede apreciarse de nuevo una expansión considerable de las urbanizaciones en el entorno del aeropuerto. Sin embargo, el autor concluye que el aeropuerto no puede ser considerado como catalizador de un desarrollo económico, y que a pesar del optimismo actual, los nuevos procesos conllevan riesgos importantes. Hay que tener en cuenta la fuerte dependencia de una gran compañía aérea. El crecimiento de las urbanizaciones en el entorno del aeropuerto se debe interpretar más como un indicador de la presión demográfica que ejercen las ciudades de Girona y la aglomeración de Barcelona sobre los municipios cercanos que como un efecto de la nueva dinámica del aeropuerto.

En los territorios insulares, los aeropuertos juegan un papel destacado en la mejora de la accesibilidad y en el desarrollo económico y turístico. El capítulo de Alicia Bauzá Van Slingerlandt analiza "El aeropuerto de Palma de Mallorca. La puerta que abre el proceso de compactación espacio-temporal de la Isla". Después de introducir el concepto de compactación espacio-temporal, la autora muestra las interdependencias en el desarrollo paralelo de la aviación y del turismo en las Islas Baleares. En 1960 se construyó un nuevo aeropuerto cerca de Palma de Mallorca para favorecer el crecimiento turístico basado en los vuelos chárter y posteriormente sus infraestructuras se ampliaron sucesivamente, en las últimas dos décadas con el apoyo de fondos europeos. El número de pasajeros aumentó constantemente y se incrementó aún más en función de los procesos de liberalización y privatización del transporte aéreo y el auge de las compañías de bajo coste.

Los cambios estructurales en el sector de las compañías aéreas se reflejan también en una reestructuración del tráfico en el aeropuerto de Palma de Mallorca. La dinámica reciente se debe en gran medida a la estrecha vinculación entre el incremento de las conexiones aéreas, la reducción de los precios, los impulsos al turismo residencial y la construcción de infraestructuras y equipamientos turísticos. A partir de 1998 algunas compañías aéreas de capital alemán establecen en Palma la plataforma central para su red de conexiones radiales, mejorando considerablemente la conectividad del aeropuerto. Air Berlin se convirtió en la compañía que más pasajeros aporta gracias a la oferta de vuelos frecuentes a Mallorca desde un gran número de aeropuertos tanto centro-europeos como peninsulares, facilitando también la posibilidad de hacer transbordo en el aeropuerto de Palma para alcanzar todos estos destinos.

Los nuevos servicios de transporte aéreo son muy demandados también por los turistas residenciales, cuyo número ha aumentado fuertemente. Las tendencias de adquisición de segundas residencias y de difusión de los núcleos turísticos incluso por el interior de Mallorca contribuyen al aumento de la cubierta artificial del suelo. La autora concluye que la transformación del paisaje y las funciones urbanas y turísticas se extienden por todo el territorio insular.

Todos los capítulos de esta segunda parte demuestran de forma ejemplar los impactos que unos cambios significativos de las infraestructuras de transporte pueden tener sobre el desarrollo urbano y territorial, ejerciendo unos efectos específicos según el marco de condiciones políticas, las estructuras preexistentes y el potencial local en cada caso y según la dominancia o la combinación de determinados medios de transporte. El análisis de las interrelaciones entre las infraestructuras de transporte y los procesos de cambio en las ciudades debe tener en cuenta las diferentes escalas espaciales.

CAPÍTULO VIII

LA ALTA VELOCIDAD Y EL MEDIO URBANO EN EL SIGLO XXI¹

Carmen Bellet Sanfeliu

La implantación de la alta velocidad ferroviaria en España. 1992-2008

La introducción de la alta velocidad en España se produce en 1992 con el tramo del corredor sur Sevilla-Madrid (471 Km). Este primer tramo da servicio a 5 estaciones: Madrid-Atocha, Ciudad Real, Puertollano, Córdoba y Sevilla-Santa Justa. La red española se amplía notablemente en 2003, con la inauguración del tramo Madrid-Lleida (470 Km), de la línea Madrid-Barcelona-Frontera francesa, que suma 4 estaciones más a las existentes en el corredor sur: Guadalajara-Yebes, Calatayud, Zaragoza-Delicias y Lleida-Pirineus. Ese mismo año, se pone en funcionamiento el tramo Zaragoza-Huesca (80 Km) y en 2005 el tramo La Sagra-Toledo (22 Km), cuya estación queda en fondo de saco y que aprovecha en su recorrido parte de la línea del corredor sur².

A finales de 2006 se inauguran dos nuevos tramos: el primero correspondiente a Lleida-Camp de Tarragona (82 Km) en la línea Madrid-Barcelona-Frontera francesa, y el segundo Córdoba-Antequera (100 Km), que implica la inauguración de dos nuevas estaciones en la línea de Córdoba-Málaga: la de Puente Genil-Herrera y la de Antequera-Santa Ana. A finales de 2007 —el 22 de diciembre— se inaugura la línea del Norte, con la incorporación del tramo Madrid-Valladolid (180 Km) que parte de Chamartín y que irriga Segovia-Guiomar y Valladolid-Campo Grande. El día siguiente —el 23 de diciembre de 2007—, se procede a la puesta en servicio del tramo Antequera-

1. Los resultados aquí contenidos forman parte de proyectos de investigación más amplios de entre los que cabe destacar los siguientes en curso: *Políticas urbanas entorno al tren de alta velocidad en España*, financiado por el Ministerio de Educación y Ciencia, con la referencia TRA2007-68033-C03C02, y el proyecto de investigación *Alta velocidad ferroviaria, intermodalidad y territorio*, financiado por el Ministerio de Fomento, con la referencia T98/2006.
2. No hay mucho acuerdo sobre cómo definir la alta velocidad. Según la directiva 96/48 de la EC relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, se utiliza para definir la alta velocidad no sólo las características de la infraestructura y el material rodante, sino también la coherencia entre ellas. Por ello se determina que las líneas de alta velocidad de nueva construcción deberán disponer de un trazado que les permita alcanzar en parte del recorrido velocidades iguales o superiores a los 250 Km/h, mientras que para líneas mejoradas (que resulten de mejoras de líneas convencionales) deberán permitir circular a velocidades próximas a los 200 Km/h. Aunque, propiamente, el término alta velocidad ferroviaria se reserva a la líneas sobre las que se puede operar a más de 250 Km/h.

Figura 1. Estado de la red de altas prestaciones en España (+200 Km/h). Febrero de 2008

(Fuente: Realización propia a partir de Ministerio de Fomento)



Málaga (55 Km) que incorpora los servicios hasta la estación Vialia-María Zambrano en la ciudad de Málaga. Por los problemas surgidos en la ejecución de la línea Madrid-Barcelona-Frontera francesa en Barcelona, el tramo entre Camp de Tarragona y Barcelona no puede inaugurarse hasta el 20 de febrero de 2008 (78 Km).

La cronología que hemos presentado muestra, en primer lugar, la reciente y tardía implantación de la alta velocidad en nuestro país y, en segundo lugar, la notable extensión que ésta ha presentado en los últimos cinco años. A día de hoy, España cuenta con 1.522 Km de línea de alta velocidad que conectan 18 ciudades españolas a través de 19 estaciones³. La extensión de la red de alta velocidad es notable si se compara con la existente en Francia, 1.573 Km, o Alemania, con 1.300 Km, según datos de la UIC (Unión Internacional de Ferrocarriles).

Como ya ha sido apuntado en otros estudios, el modelo de implantación de la alta velocidad española tiene unas lógicas bastante particulares (Ureña, Menéndez, Guirao *et al.*, 2005). Inicialmente concebida para reproducir de nuevo la radialidad centralizada clásica de las infraestructuras en el Estado, que parten del centro e irrigan las diferentes partes del territorio, la red de alta velocidad española contiene además otras rigideces: buena parte de su red está pensada sólo para el transporte de pasajeros y nace con vocación de establecer una trama independiente de la red ferroviaria existente⁴.

3. Se hace referencia exclusiva a las vías preparadas para circular por ellas a 300 Km/h o más. A la cronología podríamos añadir el estreno en 1996 del Euromed, en el corredor de Levante, el tren que conecta Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia y Alicante circulando a unos 200 Km/h.

4. En algunos países, como Francia y España, las nuevas líneas se dedican exclusivamente al tráfico de viajeros, lo que conlleva ventajas, en cuanto a las menores exigencias de trazado (dado que se admiten mayores pendientes) y el mantenimiento

Tras la implantación de la primera línea de alta velocidad Madrid-Sevilla en 1992, que tiene como origen superar el saturado corredor ferroviario que a través de Despeñaperros une Madrid con el sur del país, la implantación de la alta velocidad experimenta un notable impulso bajo las directrices de los últimos planes de infraestructuras aprobados. Con vías de nuevo trazado y con el acondicionamiento de vías existentes, el Plan de Infraestructuras 2000-2007, impulsado bajo el ministerio de Álvarez Cascos a finales de la primera legislatura en el gobierno del Partido Popular, disponía ya la creación de una red de alta velocidad⁵ que llegaba a un buen número de capitales españolas, tanto en condiciones de velocidad y trazado nuevos como con infraestructuras adaptadas para el incremento de velocidades en torno a los 200 Km/h. El Plan, que fue posteriormente ampliado hasta 2010, tenía por objetivo el acceso a una red mixta de todas las capitales de provincia –con un tiempo máximo de 4 horas entre Madrid y las ciudades costeras–, así como enlazar con las fronteras de Portugal y Francia. El proyecto se apoyaba de hecho en las prioridades concedidas a los proyectos transfronterizos y a la intermodalidad con la Península Ibérica, auspiciada por parte de la Unión Europea desde varias directivas y documentos.

El cambio de gobierno generó un replanteamiento que desembocó en la aprobación del Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte 2005-2020. Con un presupuesto de inversión de 248.892 millones de euros hasta 2020, el Plan se plantea como gran objetivo superar la radialidad histórica en favor de un mallado más flexible que facilite las relaciones interterritoriales, así como el incremento de la intermodalidad en el transporte de viajeros y mercancías.

El Plan prevé incrementar la red de altas prestaciones de los 1.031 Km existentes en 2004 hasta los 10.000 Km en 2020, conectando a la red a todas las capitales de provincia. La creación de nuevas líneas para tráfico exclusivo de viajeros (tramos troncales en rojo en el mapa que pueden alcanzar la velocidad de 300 Km/h) y una red básica que adopte los criterios de la UIC (cambio de ancho, electrificación, señalización, etc.) harían posible una mayor interoperabilidad con la red europea. La red mixta, en color azul en el mapa (figura 8.2), puede alcanzar velocidades de entre 200-250 Km/h⁶.

Ciertamente, la nueva red de altas prestaciones propuesta conecta y articula más núcleos urbanos intentando desarrollar un cierto mallado, pero tampoco acaba de romper con la clásica estructura radial. El mismo

de la infraestructura (con unos costes menores que en el caso del tráfico de mercancías). En otros países, en cambio, como Alemania e Italia, la nueva red admite tráfico mixto, de pasajeros y mercancías.

5. Acogiéndose a las definiciones y marco definido por la Directiva Europea 96/48/CE sobre el sistema ferroviario europeo de alta velocidad, el Real Decreto 1191/2000, de 23 de junio, dicta en su Anexo 1 “que las líneas de alta velocidad incluirán tres tipos: las especialmente construidas para la alta velocidad (equipadas para velocidades por lo general iguales o superiores a 250 Km/h), las especialmente acondicionadas para la alta velocidad (equipadas para velocidades del orden de 200 Km/h) y las especialmente acondicionadas para la alta velocidad de carácter específico debido a dificultades topográficas o de entorno urbano (cuya velocidad deberá ajustarse caso por caso)”.

6. La adaptación de la red ferroviaria española a las características UIC se ha iniciado en el cuadrante noreste de la Península, que ha de ser operable con la red francesa en 2010.

Figura 2. Red de ferrocarriles proyectada por el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) de 2005 con horizonte 2020. (Fuente: PEIT 2005-2020, Ministerio de Fomento)



PEIT plantea la necesidad de realizar un estudio de viabilidad para la reapertura de los tramos León-Plasencia y Valladolid-Soria⁷. Además, esta red concebida y desarrollada pensando en una escala, en la del conjunto del territorio español, debería complementarse con otras acciones pensadas a otras escalas: regional y para muchos casos metropolitana o más local. La red de altas prestaciones puede y debe complementarse para articular territorios y espacios a escalas más concretas. Como veremos, la nueva infraestructura nació con una vocación, la de establecer relaciones entre grandes núcleos urbanos distantes entre sí, pero la posterior implantación del TAV, la demanda y el uso de la infraestructura han provocado la aparición de nuevas vocaciones, de nuevas funciones territoriales: articulación de ciudades medias y grandes en una región (regional) y englobas territorios intermedios entre ciudades de gran tamaño que se vinculan a una metrópoli central (metropolitano).

El tren de alta velocidad supone, pues, una innovación notable frente a las evoluciones adaptativas que han caracterizado la evolución del ferrocarril. Las altas velocidades que puede alcanzar sólo pueden desarrollarse con líneas de nuevo trazado con detalladas exigencias técnicas, con muy amplios radios de curvatura (por encima de los 6 Km para desarrollar los 300 Km/h) y pendientes suaves (1,25% para tráficos mixtos, 3,50% para tráfico exclusivo

7. El tramo León-Plasencia, que cubría parte de la Ruta de la Plata y que permitía la conexión por el oeste del sur peninsular (desde Huelva y a través de Salamanca, Plasencia y Oviedo hasta los puertos de Gijón y Avilés) con el Cantábrico, fue cerrada al tráfico en 1985. La línea transversal Valladolid-Ariza (Zaragoza), que permitía la conexión de las tierras del Duero con el Valle del Ebro, fue cerrada en 1985 para el tráfico de viajeros y en 1995 para el de mercancías.

de viajeros). Además, son necesarios cambios en el material móvil, como potentes locomotoras y vagones capaces de circular a altas velocidades con seguridad y confort, la electrificación de la línea y los sistemas de seguridad.

La capacidad estructurante de la Alta Velocidad ferroviaria

El TAV “sólo mueve aquello que ya se mueve”

El tren de alta velocidad levanta un sinfín de expectativas de dinamización económica y social de los nuevos territorios servidos que en muchos de los casos no se cumplen. Olvidamos con ello que el tren es tan sólo un medio de transporte, muy eficaz, capaz de revolucionar la accesibilidad a otros núcleos y sistemas territoriales, un medio de transporte que ofrece nuevas posibilidades de relación e incide en las dinámicas y prácticas de movilidad. Pero, y por ello mismo, un tren tan sólo puede tener repercusiones y efectos sobre aquellas actividades sensibles a las nuevas posibilidades de relación (Plassard, 1991; Mannone, 1995).

El paradigma de la causalidad lineal, según la cual una nueva infraestructura es capaz de generar por ella misma dinamización y riqueza, tiene de hecho muy buena prensa y protagoniza todavía hoy buena parte de los discursos políticos y sociales⁸ (Offner, 1993). Frente a ella se ha ido desarrollando en los últimos tiempos una visión más sistémica, según la cual, la oferta de transporte (o de otra innovación) es, en primer lugar, un producto de la sociedad y del sistema técnico del que participa, a través de su uso, haciendo funcionar y evolucionar las innovaciones. Las redes de transporte y la distribución de los usos del suelo presentan una relación circular, cuyo estudio supone la necesidad de introducir una visión dialéctica, que implica concebir que cada uno de ellos está continuamente influido por el otro (Miralles, 2002). Las nuevas vías de alta capacidad modifican sustancialmente las condiciones de accesibilidad del territorio, lo que a su vez induce cambios en los usos del suelo y la expansión del espacio urbano. Estos cambios y el uso de la infraestructura, a través de las prácticas de movilidad, generan transformaciones y cambios en la propia infraestructura o el servicio.

Los llamados efectos de la implantación de una nueva infraestructura no pueden aislarse, ni considerarse al margen, del contexto en el que ésta se ubica, ni de las características y dinámicas del lugar. Las visiones mecanicistas en la relación infraestructura y territorio responden más bien a visiones clásicas que presentaban una lectura lineal de causa-efecto, con una connotación determinista del proceso y del mismo concepto de desarrollo (Miralles, 2002). Las nuevas teorías ponen en duda, en definitiva, el llamado efecto estructurante de la implantación de nuevas infraestructuras sobre el territorio, la capacidad de generar desarrollo económico y social de las nuevas infraestructuras por sí solas (Offner, 1993).

La práctica mayoría de los estudios realizados al respecto coincide en señalar que la existencia del TAV, siendo condición necesaria, no es suficiente para que las localidades por donde pasa (y por donde tiene parada) experimenten, de forma mecánica, mejoras substanciales en la estructura económica local y territorial (Plassard, 1997).

8. Offner ironiza con la situación y comenta que si ello es así es porque desde este paradigma determinista tecnológico pueden decirse cosas simples, pueden construirse explicaciones unívocas (Offner, 1993).

La necesidad de introducir el contexto, la visión local y territorial

La visión sistémica de la transformación (ya que la infraestructura de transporte está integrada en un medio geográfico y en un contexto económico, social...) debe tener en cuenta todos los factores que inciden en la evolución de ese espacio (Offner, 1993; Plassard, 1991). Los procesos de transformación que tienen lugar en el territorio están influenciados por múltiples factores no aislados individualmente que actúan en el espacio y en el tiempo, sumándose, superponiéndose, generando interrelaciones y sinergias cuyos efectos no pueden ser unívocamente determinados y son específicos de los diferentes contextos locales.

El TAV aporta nuevas oportunidades, acompaña o potencia aquello que ya está en marcha, pero no induce ni crea dinámicas de la nada (Bellet, 2000). La planificación de líneas y servicios, así como la postura de muchos de los ejercicios académicos que realizamos, suelen todavía reflejar las visiones positivistas del espacio en las que aislamos el modo de transporte, las características de la red, el nodo o el servicio del contexto en el que se inscriben. Como apuntan Hoyle y Smith (1992), las infraestructuras permiten, que no causan directamente, el desarrollo económico y social y los cambios espaciales. Las infraestructuras formarían parte de un conjunto de elementos (materiales e inmateriales) que, actuando en el territorio de forma compleja, permitirían el desarrollo socioeconómico (Dematteis, 1995). De esta forma, las reglas de correspondencia no pueden definirse *a priori*, no pueden establecerse correspondencias generales y mecanicistas de causa-efecto. Los llamados efectos de la implantación de una nueva infraestructura, como ya se ha señalado, no pueden aislarse ni considerarse al margen del contexto en el que se ubica, de las características y dinámicas del lugar y de las acciones y políticas desarrolladas por los agentes que intervienen en ese medio. Los servicios que aporta el TAV pueden contribuir a acelerar los procesos que ya están en marcha, pero, difícilmente pueden introducir dinámicas nuevas.

¿De qué dependen los efectos y capacidad de dinamización?

A través de la larga trayectoria investigadora francesa, que cuenta con la infraestructura desde principios de los años ochenta, y de las investigaciones que desde el contexto español se han ido realizando en los últimos 15 años⁹, podemos concluir que en general la capacidad de que el tren pueda erigirse en un instrumento dinamizador depende de los siguientes factores:

9. Podríamos citar de entre las ya notables aportaciones dirigidas a analizar los cambios espaciales o socioeconómicos derivados de la implantación de la alta velocidad española a las realizadas por la Escuela de Ingenieros de Ciudad Real (José María Ureña, José María Menéndez, Begoña Guirao, Cecilia Ribalaygua, José María Coronado, entre otros); el Grup de Recerca d'Anàlisi Quantitativa de la Universitat de Barcelona (Rosina Moreno, Joaquín Murillo, Jordi Suriñach); el Departament de Geografia i Sociologia de la Universitat de Lleida (Carme Bellet, Pilar Alonso, Jordi Martí-Henneberg); Kerstin Burckhart, del Institut d'Estudis Territorials (Generalitat de Catalunya-Universitat Pompeu Fabra); Javier Gutiérrez Puebla, de la Universidad Complutense de Madrid; Jaume Feliu, de la Universitat de Girona; Ricard Pié y Andrés López Pita, de la Universitat Politècnica de Catalunya, y a M.P. González, M.P. Aguilera, M.J. Borderías y J.M. Santos, de la UNED.

Implantación/inserción de la infraestructura

Las características de la propia red y de los nodos con que cuenta pueden ser determinantes. Las características del corredor en que el nuevo nodo se inscribe, el grado de conectividad de la red, y de ésta a otras redes (complementariedad-intermodalidad), la accesibilidad urbana-territorial al nodo, y el dónde y cómo se localizan los accesos a la red, inciden en la dinámica de la infraestructura. Desde el punto de vista de las redes suelen analizarse las características de los sistemas ferroviarios, la evolución y la estructura de la red (radial, lineal, mallado, etc.), así como el modelo territorial que subyace de las diferentes propuestas (López Pita, 1996; Menéndez, 2002)¹⁰. Ciudad Real y Puertollano, como lo experimenta ahora la ciudad de Segovia, alcanzaron un rapidísimo incremento de la movilidad, ya que las nuevas líneas y servicios las incluían en unos corredores dinámicos y potentes, cuando históricamente habían sufrido un aislamiento ferroviario notable (González, Aguilera, Borderías y Santos, 2005).

El tren de alta velocidad suele considerarse un medio espacialmente selectivo, ya que su finalidad es conectar entre sí las mayores ciudades del sistema, obviando el territorio del trayecto comprendido entre los grandes núcleos que se consideran mero soporte (Miralles, 2003)¹¹. En origen, la alta velocidad ferroviaria se pensó como una infraestructura que conectaba grandes áreas metropolitanas distantes entre sí, conectadas por unos servicios eficaces y rápidos que podían competir con el avión en distancias inferiores a los 300 Km. Sin embargo, y con la aparición de estaciones intermedias en los trazados, que ya se produce en la concepción de la línea del sureste del TGV francés, y que surgen por razones diferentes (la mayoría como resultado de la presión ejercida por agentes territoriales, pero también como forma de ampliar el mercado para el operador), surgen nuevas posibilidades, nuevos usos y vocaciones del tren.

La unión de los grandes mercados potenciales suele dirigir la lógica de los trazados y se impone, las más de las veces, a la lógica territorial. Los efectos espaciales resultantes de la implantación de la alta velocidad ferroviaria y la completa aplicación del PEIT pueden fácilmente apreciarse en los mapas siguientes. El primero refleja la alta accesibilidad de las ciudades que quedan conectadas a los tramos existentes de alta velocidad en el momento de la redacción del documento (2005): Madrid-Sevilla, Madrid-Lleida y los cambios que habría de conllevar la implementación de lo previsto en el PEIT hasta 2020, en el siguiente. En buena parte, la obtención de estaciones intermedias en estos trazados suele ser fruto de la diferente presión política regional y/o local sobre los diferentes

10. Sobre este punto insistiremos más tarde en el apartado “La implantación del tren de alta velocidad en el medio urbano”, que se centra en el análisis de los efectos de la implantación del TAV en la escala urbana, pero creemos también necesaria una reflexión más general sobre el modelo de territorio que subyace de las diferentes propuestas. La visión, por ejemplo, desarrollada desde los gobiernos andaluz y catalán que complementan la red de alta velocidad prevista por el gobierno central para articular mejor su territorio, sirviendo de la forma más eficaz posible a las diferentes capitales y algunos entornos urbanos de sus respectivos territorios.

11. Aunque la actitud del administrador de infraestructuras también ha ido cambiando a lo largo del tiempo, no sabemos decir en qué punto está ligado a las presiones políticas y sociales. Sin embargo, parece que ahora las estaciones intermedias se ven por el administrador como potenciales captadores de mayor demanda o, al menos, de demanda suplementaria en la línea.

proyectos. Esta sería la historia de cómo Cuenca, Albacete o Segovia consiguen estación en los corredores del Levante, las primeras, y en el corredor del Norte, la última. La presión autonómica también ha logrado que lógicas regionales superen las puras visiones ferroviarias. Un ejemplo de ello son la red de altas prestaciones andaluza o catalana, donde se consigue articular a la red (con mayor o menor fortuna) todas las capitales de provincia, y en el caso andaluz territorios intermedios (Puente Genil-Herrera, en la campiña sur cordobesa, y Antequera-Santa Ana) pretendiendo dar servicios de articulación ferroviaria de tipo regional.

No es voluntad del estudio detenerse en estas escalas. La gran protagonista del trabajo es la relación del tren y la ciudad, la llegada del nuevo tren y su relación con los cambios que se producen en el entorno urbano. Debemos apuntar, en primer lugar, que en el estudio de la relación entre ciudad y ferrocarril, resulta básico entender cómo se implanta la infraestructura ferroviaria en el medio local y las implicaciones que se derivan de su implantación (Ribalaygua, 2005; Mannone, 1995; Bellet, 2007). La localización de la estación (central, tangente o periférica) y su conectividad a las otras redes de transporte suelen ser las ópticas conductoras de algunos estudios (Groupe Ten, 1993; Zembri, 1992; Troin, 1997; Ollivro, 1996; Ureña, 2005).

En general, los municipios suelen preferir una localización central de la estación, ya que así puede articularse mucho mejor al tejido urbano, complementar las centralidades existentes, conectarse mejor a otros modos de transporte y garantizar una correcta accesibilidad interna, entre otras. Sin embargo, y mientras no se trate de una estación término o de una estación de gran ciudad, el operador y administrador de los servicios se muestran más partidarios de los emplazamientos periféricos o tangentes para servir ciudades medias o áreas poco densas (Gutiérrez Puebla, 2004; Ribalaygua, 2005).

La localización de estaciones tangentes o periféricas suele ser frecuente en el caso de ciudades medias o pequeñas, convirtiéndose éste en el único medio de acceder a la red. Ante la incorporación de ciudades españolas a la red en estas condiciones (los casos de Guadalajara, Segovia, Camp de Tarragona, Cuenca, Puente Genil-Herrera o Antequera-Santa Ana, entre otras y para citar las ya realizadas o en proceso de construcción), es razonable la existencia de cierta inquietud sobre cuáles deben ser las estrategias adecuadas de una ciudad pequeña o media, qué acciones debería desarrollar para optimizar el efecto positivo del tren o minimizar las posibles repercusiones negativas (Ribalaygua, 2005).

Las estaciones periféricas y pasantes suelen generar a su alrededor grandes expectativas de desarrollo de suelo. El disponer de una gran cantidad de suelo en el entorno de la estación suele leerse como una potencialidad para la creación de nuevos focos de actividad, pero en muchos de los casos esa potencialidad no se cristaliza. Así lo demuestran los fracasos de los primeros parques tecnológicos y de actividad económica de los años ochenta en torno a estaciones periféricas francesas en áreas urbanas poco densas (Mannone, 1995; Ribalaygua, 2005). Mientras las estaciones centrales suelen ser preferibles para desarrollar sinergias con el núcleo urbano que las acoge, posibilitando y generando amplios procesos de reestructuración y renovación urbana¹².

12. Muchos de los procesos de remodelación urbana que acompañan las reestructuraciones ferroviarias van asociados a la generación de notables plusvalías que se generan sobre suelo ferroviario. Calificaciones de suelo y aumento de edificabili-

Figura 3. El efecto de la radialidad y el efecto frontera en la accesibilidad ferroviaria en España en 2005



Figura 4. Accesibilidad ferroviaria tras el desarrollo del PEIT con horizonte 2020



(Fuente: Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte – PEIT (2005-2020), Ministerio de Fomento)

Para explicar las características de cada una de las implantaciones y la localización de la estación, debe hacerse referencia, en cada caso, al proceso de gestión del proyecto y toma de decisiones por parte de los diferentes agentes. Debe partirse de la historia concreta de la implantación de la infraestructura en el territorio concreto y tratar de entender los roles y las estrategias desarrolladas por los diferentes agentes (del medio local y regional, administrador de infraestructura, Ministerio de Fomento). También el juego de presiones y relaciones entre los intereses de los diferentes agentes puede llegar a entenderse, o a aclarar el grado de integración del sistema ferroviario en el medio urbano. Finalmente, la historia de los procesos de decisión sobre la implantación de la infraestructura y el juego y opciones tomadas por los agentes locales, los acuerdos con el administrador y la gestión de esos procesos son un aspecto decisivo para entender la implantación del tren de alta velocidad, al menos en el caso español (Miralles, 2003; Bellet, 2007).

La capacidad de decisión, gestión e intervención de los agentes locales y territoriales no siempre ha sido igual, ni fácil con el administrador de la infraestructura. Este último tiene otra visión (visión de red frente a la de nodo) y otra presión. La diferente visión y la gestión del proceso explican las diferencias existentes entre el modelo ferroviario y el modelo urbano y territorial donde se implanta. En general, en los territorios con menor densidad de población y actividades, el primero suele imponer sus propias lógicas al segundo (Bellet, 2007). La obtención de la estación puede ser importante, pero para que realmente pueda convertirse en instrumento dinamizador debe integrarse correctamente al medio.

dad son argumentos utilizados de forma frecuente desde algunas municipalidades para convencer al administrador sobre peticiones locales.

Nivel y características del servicio

El impacto que pueda derivarse del tren de alta velocidad depende, en todo caso, del nivel y de las características de los servicios: de la cadencia, frecuencia, precios y de los horarios que los operadores implanten.

A la lógica de trazados y de buena parte de los servicios presentes, se imponen las necesidades y voluntades comerciales generadas en el entorno de los grandes núcleos. En este sentido las ciudades intermedias y pequeñas temen por la calidad y frecuencia de los servicios de la alta velocidad. Como ya ha sido apuntado repetidamente, la lógica de la red y posteriormente las características de los servicios suelen fijarse y organizarse en función de las necesidades de los principales nodos de los corredores.

Las características socioeconómicas y el contexto territorial en el que se implanta

Las características y dinámicas del contexto donde se ubica la nueva infraestructura tienen un papel casi determinante en los efectos que pueda conllevar el tren de alta velocidad: el rol territorial que juega el asentamiento, la estructura y el contexto socioeconómico y las características de sus agentes, como ya hemos comentado anteriormente.

Las estrategias desarrolladas por los agentes del medio

Se parte de la hipótesis de que la capacidad de dinamización del TAV depende en buena medida de la correcta integración de la infraestructura en la ciudad y su territorio, y de su articulación al modelo/proyecto de ciudad, pactado y definido por los agentes del territorio (Feliú, 2005).

Las oportunidades que en términos de nueva accesibilidad introduce la alta velocidad ferroviaria serán tanto más importantes cuanto más coherentes, integrales y dinámicas sean las acciones y estrategias desarrolladas en el medio. Las estrategias y acciones a desarrollar no pueden improvisarse, no deben dibujarse al margen del contexto donde pretenden implementarse. Se requiere por ello la existencia de un proyecto de ciudad-territorio claro, y unas visiones y acciones a medio y largo plazo, a la vez que una acción coordinada entre los agentes que interactúan en el medio local (Bellet, 2001).

La capacidad de concertación de los agentes locales/territoriales para que los trazados y localizaciones de la estación no se tomen de forma exclusiva con criterios ferroviarios, la valorización de las lógicas urbanísticas y las de ordenación territorial son aspectos fundamentales para el óptimo aprovechamiento de la infraestructura. Pero también lo son la gestión de la movilidad y de las oportunidades que en términos de relación introduce el TAV.

Resumiendo, podríamos apuntar que la dinamización que conlleva el TAV dependería de dos grandes grupos de factores:

- Cuestiones más o menos objetivas: accesibilidad, potencial económico y calidad/características del medio.
- Gobierno y gobernabilidad: capacidad de los agentes del territorio de interactuar con el tren de alta velocidad.

La temporalidad de los “efectos” del TAV

Otro aspecto general a destacar es el factor tiempo. Los tiempos del tren son muy diferentes de los tiempos de la ciudad y de los tiempos del territorio. Esperamos que con la llegada del tren cambien rápidamente las dinámicas y estructuras socio-económicas locales y territoriales. Y en la mayoría de las ocasiones no ocurre así.

Los primeros cambios que se producen, y de los más importantes, son los que genera la implantación física de la infraestructura en el territorio. Nuevas vías, la electrificación, viaductos, saltos, trincheras, etc. Presentan impactos desiguales y de lo que se trata, de hecho, es de integrar lo mejor posible la infraestructura en el territorio. La misma obra de implantación ya acarrea transformaciones físicas importantes que incidirán en una nueva estructura urbana y territorial.

Con la puesta en marcha de los servicios de alta velocidad, la revolución en la movilidad, en las prácticas cotidianas de la movilidad, es casi inmediata. Pero la incidencia de esas nuevas prácticas de relación puede tardar mucho más tiempo en cristalizar físicamente. Los expertos franceses, que ya cuentan con bastante más experiencia en el tema, consideran que cabe esperar hasta unos 20 años para poder valorar las nuevas dinámicas socioeconómicas y el impacto espacial que éstas puedan generar (Plassard, 1992). La demanda generada en el ámbito de un espacio geográfico y de un sistema de transportes determinados es el fundamento de una cierta movilidad. Pero esta última puede llegar a modificar en el largo plazo tanto el sistema de transportes como la ordenación del territorio, “porque el transporte también actúa como un factor de producción con enorme incidencia espacial –la creación de accesibilidad– y en definitiva polariza la estructura territorial” (Santos Ganges, 2007).

Figura 5. La temporalidad de los efectos de la alta velocidad ferroviaria. (Fuente: Realización propia)



Como apuntábamos, uno de los cambios más evidentes y rápidos resultantes de la puesta en marcha del servicio de alta velocidad suele ser la revolución de las movilidades. Se produce un rápido incremento en las relaciones con las metrópolis cercanas o con aquellas conectadas al corredor, con la captación de viajeros de otros modos de transporte e inducción de nuevos movimientos. De hecho, lo que se va produciendo es una ampliación de los mercados de trabajo tradicionales, modificando los tradicionales mercados y estructuras de trabajo ahora sobre espacios discontinuos (reorganización espacio-temporal de la estructura productiva), y una gran revolución en las prácticas de movilidad. De esta forma la nueva accesibilidad y las movilidades facilitadas por la alta velocidad pueden a medio plazo incidir sobre nuevas dinámicas económicas y sociales. Y éstas, más tarde, devenir en cambios físicos, modificaciones espaciales claramente apreciables.

El cambio de la imagen de la ciudad y del territorio es también notable con tan sólo el anuncio de la llegada de la infraestructura. Una ciudad y un territorio que de repente se convierten en más próximos, para unos, y con posibilidad de descubrir, para otros. La ciudad que acoge la nueva infraestructura adquiere mayor notoriedad y capacidad de visualización. Y ello se nota en algunos indicadores como el número de visitantes o el turismo de reuniones y congresos de forma casi inmediata en los diferentes casos de estudio analizados. El tren de alta velocidad aporta además a la ciudad en la que se implanta un aire de modernidad y una ilusión colectiva que no puede ser desperdiciada.

Los tiempos de ciudad, los tiempos de los cambios físicos, cuestan mucho más de cristalizar que las revoluciones en la movilidad, que se producen casi de forma inmediata.

Los impactos del tren de alta velocidad no finalizan con la inauguración de la línea. Ciertamente que muchas veces los efectos más visibles tienen relación con los cambios físicos derivados de su implantación territorial. Normalmente los efectos multiplicadores de la nueva infraestructura crecen con el paso del tiempo, interrelacionándose con otros procesos que dificultan su visibilidad y análisis, pero interviniendo, a medio plazo, en el marco socioeconómico de la ciudad y, a largo plazo, en su posicionamiento espacial.

Los efectos socioeconómicos que introduce el tren

Se considera que el tren de alta velocidad puede actuar como motor del crecimiento de una localidad, tener un efecto mínimo o drenar actividad (Van Den Berg y Pol, 1998). Raramente el tren drena actividad. Los posibles impactos negativos acostumbran a ser puntuales y se centran en que las ciudades pequeñas tienden a pasar a ser más dependientes de la metrópoli (Mannone, 1995). Al mismo tiempo, son pocas las ciudades en las que el nuevo medio no provoca ningún tipo de efecto.

La nueva infraestructura tiende a dinamizar la actividad gracias, en gran medida, a las facilidades en movilidad que representa para el tejido económico y social local, que puede abrirse a nuevos mercados y actividades. Pero como el tren es sólo una infraestructura de comunicación que mueve viajeros, su impacto socioeconómico directo quedará restringido a aquellas actividades que sean sensibles a la nueva accesibilidad. La movilidad de los profesionales, de la economía de la información y de los servicios a las empresas son particularmente sensi-

bles a la puesta en marcha de la nueva infraestructura (Bonnafous, 1987; Klein, 2001)¹³, Así pues, las actividades relacionadas con la gestión de la información y la prestación de servicios parecen ser actividades muy sensibles a la existencia de la alta velocidad.

Ése es también el caso del sector turístico y del llamado turismo congresual y de actividades de reunión. Ligados a la nueva actividad y a la reciente notoriedad que adquieren las ciudades que se adhieren a la red de alta velocidad, éstos son sectores que notan la presencia de la infraestructura de forma inmediata. El número de visitantes se incrementa como lo hace la procedencia de éstos, siempre bastante relacionada con las ciudades articuladas por la red. Ello ocurrió en Ciudad Real, Córdoba, Sevilla, Lleida y Zaragoza con la puesta en servicio de la alta velocidad. En Lleida, por ejemplo, se multiplicaron de forma importante los visitantes procedentes de Andalucía y especialmente de las ciudades que contaban con estación de alta velocidad (González, Aguilera, Borderías y Santos, 2005; Alonso y Bellet, 2008)¹⁴.

El tren trae nuevos visitantes y turistas y nuevas formas de visitar y usar el territorio. Es cierto, tal y como ya han experimentado otras ciudades (Ciudad Real, Córdoba, Lleida, etc.), que el incremento de turistas no suele traer aparejado de forma inmediata un incremento en las pernoctaciones. En algunos casos incluso éstas se reducen al variar la accesibilidad y la posición relativa de la ciudad. Sucedió con la puesta en marcha del tren en Ciudad Real durante los primeros años, en Córdoba y también en Lleida. Hay que tener en cuenta también que el tren se puede llevar unos tipos de visitantes y puede traer otros muy diferentes después. Debe, por lo tanto, estudiarse el perfil, características y necesidades de los nuevos visitantes e ir adaptándose a los cambios.

La oferta hotelera en las ciudades medias que ya disponen del servicio (Ciudad Real, Guadalajara, Toledo, etc.) se va acomodando y sobre todo diversificando, incluyendo en su oferta productos específicos (suites para ejecutivos, suites de diseño especial, etc.) y hoteles de más categoría (4 y 5 estrellas). En todo caso, la llegada del TAV supone un reto claro para el sector turístico del territorio, que debe repensar y reestructurar su producto, la oferta, la promoción a realizar y la gestión de sus recursos turísticos.

El tren introduce además la oportunidad clara de ampliar los mercados. La expansión de los servicios cualificados puede producirse en dos direcciones: nuevos servicios especializados, a las empresas y a las personas, que implantan no residentes en la ciudad o territorio aprovechando la nueva accesibilidad, o bien la ampliación de servicios cualificados que ofrecen residentes o usuarios de la ciudad y el territorio. El efecto inmediato es que tanto el ciudadano como las empresas pueden tener acceso a un número amplio y más diversificado de servicios.

Mucho se ha hablado de la posibilidad de atraer nuevas actividades relacionadas con el terciario superior, tecnológicas y actividades de R+D+I. Sin embargo, la radicación territorial de éstas depende de otros muchos factores y casi ninguno de ellos relacionado con la nueva accesibilidad. La localización de estas actividades está

13. Las nuevas oportunidades parecen ser mejor entendidas por los actores económicos que se dedican al tratamiento de la información más que aquellos que se dedican a las actividades industriales tradicionales.

14. Durante el año 2006 se organizaron en la ciudad de Lleida un total de 210 eventos congresuales, convirtiéndose así en la cuarta ciudad española por número de eventos organizados.

más relacionada con las diversas estrategias empresariales y las estrategias territoriales que desarrollen las mismas. Es cierto, sin embargo, que muchas de las ciudades aprovechan la llegada de la alta velocidad y el aumento de notoriedad para impulsarse como plataformas que puedan acoger nuevas actividades. Para ello desarrollan estrategias diversas de promoción dirigidas a proveer suelo bien equipado, instalaciones de calidad, gestión de servicios cualificados, etc.

El sector del conocimiento y de la cultura avanza también con el tren de alta velocidad. El acceso a otros mercados y nichos culturales lleva las más de las veces a replantearse los propios, a organizarlos y ofrecerlos al ciudadano y visitante de forma diferente. El sector turístico se ha reorganizado de forma clara en Lleida y Córdoba con la llegada del AVE. Se ha invertido no sólo en campañas de imagen y promoción, sino también en la oferta de nuevos productos y nuevos equipamientos que refuerzan la oferta cultural de la ciudad. A Lleida, por ejemplo, ciudad que ya cuenta con un auditorio, un teatro privado de grandes dimensiones y otros dos de pequeño formato, se le han añadido recientemente el Castillo de los Templarios (un centro de reinterpretación de la Orden de los Templarios) y el Museo de Lleida. Dichas ofertas y campañas no suponen sólo una proyección externa, sino que también, y quizás más importante, representan una proyección interna que contribuye a la cohesión de los ciudadanos.

La Universidad es uno de los organismos que mayor provecho puede sacar de la llegada de la infraestructura. A la posibilidad de atraer, si la oferta es lo suficientemente atractiva y de calidad, otros estudiantes tanto en las diferentes titulaciones como en la realización de cursos y seminarios, se le añade la oportunidad de expandir las relaciones y la posibilidad de trabajar con otros centros y unidades de investigación, puesto que las relaciones pueden ser más frecuentes y rápidas. Tanto docentes como alumnos pueden moverse de unos centros a otros en su tarea cotidiana. La imbricación Universidad y AVE son quizás pilares explicativos de las dinámicas más recientes de Ciudad Real, una de las sedes de la Universidad de Castilla-La Mancha que acoge además el Rectorado, como ya han mostrado diversos estudios (Bellet, 2000; González *et al.*, 2005). Desde su inauguración en 1985 la Universidad ha sido un dinamizador de primer orden. A diario acuden un buen número de alumnos procedentes en algunos casos de Madrid y de Puertollano.

La relación entre las actividades del conocimiento y actividades tecnológicas parece dinamizarse con la llegada de la infraestructura. Éste es el caso de procesos como el de Córdoba, en el que la llegada del tren coincide con la dinamización del complejo industrial de Electromecánica y el parque empresarial de la Universidad; o Lleida, cuyo Parque Tecnológico Agroalimentario imbrica Universidad y ciudad y cuya puesta en marcha parece también verse alimentada por la llegada de la alta velocidad.

Los efectos espaciales que genera el tren de alta velocidad

Un modo de transporte que acompaña las transformaciones postfordistas

Las nuevas tecnologías de transporte están más determinadas por el modo de organización económica y política en el que se implantan de lo que éstas pueden influenciar a éste (Plassard, 1992: 243). Si pensamos en los cambios de escala y tiempo que introdujeron en su momento el ferrocarril, que permitió y acompañó el

desarrollo de la revolución industrial, y más tarde el avión, que facilitó el paso a la economía mundial, podemos incluso relativizar la llamada revolución que introduce la alta velocidad y considerarlo un tren muy mejorado que acompaña las transformaciones de reorganización productiva y espacial postfordista.

El tren que vuela bajo produce de hecho los mismos efectos espaciales que ya introdujeron sus predecesores (el ferrocarril y el avión): la extensión de los mercados y la polarización del espacio. Lo hace, ello es cierto, con una gran intensidad y generando potentes nodos en los corredores de alta velocidad, pero discontinuos, como el avión. Concebido inicialmente como un medio de transporte que se dirige prioritariamente al servicio de las grandes metrópolis urbanas (Gutiérrez Puebla, 2004), el TAV es quizás, como ninguna otra, una infraestructura postfordista. Se inserta en los procesos de diferenciación espacial y transformaciones socioproductivas contemporáneas de una forma bastante convulsa: generando una gran dualidad entre espacios servidos y no servidos, articulando dinámicas socioeconómicas en espacios discontinuos y creando fuertes polaridades en el entorno del nodo-estación.

Dualización del espacio, discontinuidad y polarización

La nueva infraestructura ha conseguido reducir drásticamente el efecto de fricción de la distancia, produciendo una notable convergencia del espacio-tiempo, una verdadera contracción del espacio. Este proceso se produce, a diferencia de lo que ocurrió con la llegada ferrocarril en el siglo XIX, de forma más convulsa en el tiempo y en el espacio.

El tren de alta velocidad viene a romper con la lógica de corredor lineal y continuidad espacial que impulsaron el ferrocarril convencional y las modernas carreteras durante los siglos XIX y XX hasta la llegada del avión. Estas infraestructuras crearon un espacio-red lineal, unos corredores de transporte que contaban con mayor accesibilidad al resto del territorio y establecieron una jerarquía que caracterizaba los espacios nodales de acceso o articulación de las redes. Las redes de ferrocarril y modernas carreteras configuraban el espacio de forma continua y lineal en el sentido de que los tiempos de acceso aumentan con la distancia (Gutiérrez Puebla, 2004).

Sin embargo, el nuevo tren, no sin motivo llamado el avión que vuela bajo, viene a romper con la lógica de continuidad creada por el corredor, en cierto sentido como hace el modo aéreo. El acceso a la red tan sólo es posible a través del nodo-estación desde el que puede accederse velozmente a un punto muy distante en el territorio. Tan sólo los espacios inmediatos y articulados eficazmente al nodo pueden disfrutar de esa nueva accesibilidad. Por su rigidez, la red de alta velocidad presenta accesos-salidas muy restringidos y ello determina un uso del espacio longitudinal y tecnológico. Las líneas de la alta velocidad han contribuido a extender las áreas de mercado, a reforzar el turismo, a incrementar las potencialidades de los centros de alto nivel, y más raramente han suscitado nuevas actividades (Plassard, 1990; Troin, 1995). Pero el efecto se limita al espacio más o menos inmediato de la estación servida, como mucho a unas decenas de kilómetros. Mientras, el espacio intermedio, el espacio recorrido entre los nodos de acceso y salida, se convierte en espacio soporte, en espacio atravesado y banal, en paisajes de lo efímero. Espacios metropolitanos y espacios banales aparecen así totalmente imbricados. Castells ya comenta que al lado del espacio de los flujos, fuertemente relacionados con las funciones metropolitanas, aparece el espacio de los lugares mucho más banalizados. No obstante, estas realidades son indisociables,

ya que resultan de una misma construcción social del espacio (Castells, 2001). Esto es resultado del proceso que se conoce como efecto túnel: lo más lejano físicamente no tiene por qué ser lo más lejano en el tiempo. La alta velocidad introduce una gran discontinuidad que incide en una nueva reorganización espacial, extendiendo dinámicas sobre puntos muy alejados físicamente. Las oportunidades de relación se concentran en los nodos, las estaciones y más especialmente en aquellos nodos que presentan mejores servicios, tendiéndose, pues, a reforzar los procesos de jerarquización.

La infraestructura parece venir a reforzar los procesos de concentración de las actividades y de la población resultado de la causalidad circular no lineal de los efectos de la alta velocidad ferroviaria. Sin embargo, esta lógica responde también a las políticas y estrategias de superconcentración desarrolladas por todos los medios de transporte: grandes puertos industriales, sistemas de autovías y autopistas, plataformas aéreas tipo hub, polos intermodales, etc. El efecto de reagrupamiento y aspiración que reflejan estos puntos es innegable y la alta velocidad viene a confirmarlo (Troin, 1995: 256).

En este sentido, la alta velocidad refuerza la jerarquización de las ciudades y territorios. Las disimetrías, los contrastes intrarregionales van a ampliarse, dado que la accesibilidad y los mejores servicios serán ofrecidos a unas pocas partes del territorio, a unos nodos seleccionados. Sin embargo, estos procesos de jerarquización no son uniformes y se insertan, de hecho, en los procesos de diferenciación espacial dentro de las grandes evoluciones socioproductivas contemporáneas (Klein, 2001: capítulo 9).

Cohesión territorial

Ciertamente, el tren de alta velocidad puede actuar polarizando y jerarquizando el territorio a la vez que contribuyendo a una mejor articulación territorial. El TAV es instrumento de competitividad entre lugares, pero también puede convertirse en un instrumento de cohesión y articulación territorial.

Las nuevas oportunidades de relación que el servicio introduce provocan un cambio en el papel que el núcleo juega dentro de su propio territorio. El efecto polarizador del TAV se concreta en las escalas locales en el refuerzo de la capitalidad y posición del nodo en su área de influencia (Plassard, 1992). Por ello, se suele insistir mucho en que hay que ofrecer las garantías suficientes de accesibilidad desde cualquier punto de la región urbana, irrigando con redes y servicios de transporte el territorio inmediato. Esto es importante no sólo para difundir las nuevas oportunidades de relación introducidas por el ferrocarril del siglo XXI, sino también como estrategia de articulación del propio territorio.

Si bien a escala local se produce un notable efecto de polarización, a escala regional o nacional el tren de alta velocidad, como ya provocó su antecesor en el siglo XIX, incide en la articulación de los mercados regionales, nacionales e incluso continentales. Ésa es la lectura que en materia de ferrocarril se hace, por ejemplo, desde la Unión Europea a través de diversos documentos¹⁵ con la voluntad de creación de ejes de transporte

15. Véanse entre otros documentos: la *Estrategia Territorial Europea*, el *Libro Blanco de Transportes* o la Directiva 96/48 de la EC relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.

europeo, la interoperabilidad entre fronteras (unificación de sistemas de señalización y seguridad para asegurar la circulación) o la expresada en España por el mismo PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte), que pretende articular todas las capitales de provincia con red de altas prestaciones antes de 2020. La red de alta velocidad puede constituir también un importante instrumento de cohesión y de articulación territorial. Ésa parece ser la voluntad también de algunas comunidades autónomas que ven en el tren un potente instrumento para la articulación territorial: la comunidad autónoma andaluza o la catalana tratan así de completar la red del ferrocarril con redes propias con el objetivo de mallar mejor el territorio (Serrano, 1999).

La metropolización discontinua del territorio

Si entendemos que el proceso metropolitano se apoya sobre una puesta en red de las principales aglomeraciones, en el cual los fenómenos de conectividad tienden a prevalecer sobre las relaciones de proximidad, entonces el tren de alta velocidad es un poderoso instrumento de la metropolización.

Las dinámicas metropolitanas se extienden por los nodos del corredor, especialmente entre los nodos de grandes ciudades (Madrid-Sevilla; Madrid-Valladolid; Madrid-Zaragoza; Madrid-Barcelona), pero también entre grandes ciudades y ciudades medias y territorios menos densos cercanos a grandes ciudades. Toledo, Segovia y Ciudad Real (a media hora las primeras y a 55 minutos la segunda) se han visto articuladas a la gran metrópoli madrileña. Cada día se mueven entre estas ciudades miles de viajeros, muchos de los cuales son viajeros que se desplazan por motivos laborales de forma cotidiana, los llamados *commuters*. Los mercados laborales, profesionales y algunos servicios (a las empresas, pero también personales) parecen quedar articulados.

La creciente movilidad sobre determinados segmentos profesionales no puede atribuirse directamente al incremento de actividad económica, ya que podría estar también relacionada con profundas modificaciones de los comportamientos de desplazamiento. Aun así, podemos entender las evoluciones de tráfico constatadas como la combinación de una reorganización espacio-funcional de la actividad productiva por una parte y, por otra parte, como resultado de una cierta apertura de las áreas de mercado (Klein, 2001: 127).

Efectivamente, la alta velocidad contribuye a difundir de forma selectiva los procesos de metropolización en el territorio. En cierto sentido, podríamos afirmar que el TAV refuerza los procesos de concentración y difusión de la organización productiva imperante: procesos de difusión selectiva de las actividades que aspiran a la vez a una forma de convergencia y a mantener y reforzar las jerarquías (Aydalot, 1986).

Cuando el ferrocarril llega a la ciudad

A escala local, el proyecto de implantación del TAV puede llegar a convertirse en un proyecto de transformación urbanística capaz de incidir en la estructura física y funcional de conjunto (Groupe Ten, 1993; AA.VV., 1994). La reordenación del sistema ferroviario introduce la posibilidad de mejorar la integración de los espacios ferroviarios en la trama urbana paliando el tradicional papel de barrera que las instalaciones ferroviarias han jugado al ser absorbidas por el crecimiento urbano. Ésta es una de las cuestiones que vamos a desarrollar en el siguiente punto.

La implantación del tren de alta velocidad en el medio urbano

El ferrocarril de alta velocidad, como lo fue ya el primer ferrocarril del siglo XIX, es un medio de transporte con una clara vocación urbana y, como hemos tratado de exponer a lo largo del texto, su reciente implantación refleja no sólo las actuales condiciones sociales y técnicas, sino también algunas de las características que va tomado el mismo proceso de urbanización con su carácter extensivo (a la vez que selectivo), con los procesos de concentración-polarización que genera y los procesos de metropolitanización que ya han sido destacados en otros textos (Nel.lo, 2007; Muñoz, 2004).

La implantación histórica del ferrocarril

La configuración de los nuevos espacios urbanos por la introducción del ferrocarril en la ciudad decimonónica se fraguó a partir de dos modelos territoriales de implantación (Cayón, Muñoz y Olivares, 2002; Pérez Fernández, 1994). El primero consistió en la construcción de las nuevas infraestructuras ferroviarias dentro de la ciudad amurallada, mediante la apertura de puertas en las murallas y el derribo de las edificaciones situadas en los terrenos elegidos para la construcción de la estación y del tendido ferroviario en su conjunto (caso, por ejemplo, de la Estación de Francia en Barcelona en 1850): es el modelo de estación central terminal. El segundo modelo consistió en la implantación de dichas infraestructuras fuera del recinto amurallado, en la periferia de la urbe que más podía adecuarse a las necesidades territoriales del ferrocarril, hecho que motivó, con el tiempo, la aparición de suburbios, barrios y núcleos poblacionales alrededor de la nueva estación y la unión de ésta con la ciudad por medio de una calle o avenida de nueva creación (Alcaide González, 2005; Santos, 2007).

Por una parte, las consecuencias del establecimiento del ferrocarril en la ciudad, en base al primer modelo, determinaron la transformación de los espacios urbanos existentes y la disminución de la superficie edificable de la ciudad amurallada, agravándose de esta forma las ya precarias condiciones de vida de la mayor parte de una población que se agrupaba hacinada conformando enormes bolsas de pobreza en los barrios más populares y más céntricos de las urbes; mientras que, por otra parte, los cambios en la morfología urbana derivados del segundo modelo, el de la travesía en borde urbano, propiciaron la expansión de los límites de la ciudad mediante la creación de nuevos espacios urbanos que fueron incorporados en mayor o menor medida a los diferentes planes de ensanche que se fueron gestando a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX y primeras décadas del XX.

La expansión urbana termina por engullir el entorno ferroviario sin planificar ni resolver la articulación de ambos espacios, generando, por un lado, problemas urbanísticos de barrera, y, por otro, provocando ciertas disfuncionalidades ferroviarias (Santos, 2007). La ciudad envuelve las instalaciones ferroviarias sin tener en cuenta la naturaleza y características de este modo de transporte, en unos casos dando la espalda al ferrocarril, en otros sencillamente ignorándolo. (Pérez Fernández, 1994: 80).

A mediados de siglo, y como resultado de la competencia del automóvil (que se introduce ya desde los años veinte, aunque no se intensifica hasta los treinta), el ferrocarril pierde peso en los trayectos de corta y media distancia (Capel, 2007). En Europa, la crisis del ferrocarril se hace sentir ya en los años treinta, situación que en

España llega ya después de la Guerra Civil. La agilidad de la carretera y más tarde la rapidez del avión tienen como efecto el abandono y la obsolescencia de los servicios, y como consecuencia de ello, el deterioro de muchas de las instalaciones ferroviarias en zona urbana y la no necesidad para uso ferroviario de grandes superficies en posiciones muy céntricas de las ciudades.

A partir de los años setenta se introducen mejoras técnicas con el objetivo de hacer más competitivo el ferrocarril, lo que ha permitido obtener mayor calidad de servicios y costes. A partir de los años ochenta el impulso de las cercanías y, ya en los noventa, la introducción de la alta velocidad suponen la metamorfosis del tren. Después de un período de lenta decadencia vuelve a replantearse el papel del ferrocarril en todo el sistema de transporte y parece no sólo reconciliarse, sino también impulsar la nueva ciudad (López Pita, 1999).

Modelo ferroviario-modelo urbano y territorial

Tal y como detalla en su magnífico trabajo Luis Santos, la situación de integración del ferrocarril en muchas ciudades españolas no puede calificarse hoy de satisfactoria (Santos, 2007). El ferrocarril es una pieza urbana que, por sus características y por la naturaleza de la función de transporte que cumple, tiene que ser compatible (integrable) en la ciudad; en aquellos casos de graves disfuncionalidades y en los que realmente sea necesario, deben buscarse soluciones técnicas y económicamente viables de integración (Pérez Fernández, 1994: 79¹⁶).

Para tratar de integrar la infraestructura en el medio urbano existen soluciones blandas (tratamiento de bordes, aumento de permeabilidad, construcción de pasos a distinto nivel, adaptación a las condiciones topográficas del lugar, entre otros) y soluciones duras (soterramiento de la travesía urbana o construcción de una variante de trazado). En España, y especialmente con la llegada del nuevo tren, parece optarse por las soluciones maximalistas, estudiando la variante del trazado o el soterramiento total de la travesía urbana ferroviaria. La solución de variante de trazado (excepto en el caso de variante exterior) es incompatible con la función de un modo de transporte de viajeros que basa su eficacia en la mayor centralidad de sus estaciones (Pérez Fernández, 1994: 82).

La implantación del nuevo ferrocarril en el medio urbano ha supuesto una nueva oportunidad de releer la relación entre la infraestructura y la ciudad. A escala local, el proyecto de implantación del TAV puede llegar a convertirse en un proyecto de transformación urbana, en un proyecto capaz de transformar la estructura física y funcional de conjunto (Groupe Ten, 1993; AA.VV., 1994). La reordenación del sistema ferroviario introduce, además, la oportunidad de mejorar la integración de los espacios ferroviarios en la trama urbana, paliando el tradicional papel de barrera que las instalaciones ferroviarias han jugado al ser absorbidas por el crecimiento urbano (Santos, 2007).

16. Según Pérez Fernández, la integración no debería consistir sólo en el tratamiento de bordes y aumento de permeabilidad conseguido por la construcción de pasos a distinto nivel, "sino a actuaciones más imaginativas que tienen que complementar la visión ferroviaria con la urbanística. La mejor adecuación del proyecto a la topografía y a las condiciones del lugar (adecuar la solución a cada parte del trazado ferroviario: elevado –en viaducto o terraplen– cubierto o descubierto, deprimido o soterrado), no hay ningún modelo tipo soluciones según el caso" (Pérez Fernández, 1994: 83).

Los proyectos de implantación suelen centrarse así en la permeabilización o eliminación de la barrera para permitir la integración de los barrios y tramas del entorno de la estación al conjunto urbano. El soterramiento de las vías y/o la construcción de falsos túneles son las opciones más deseadas en el caso de implantaciones centrales, pero las dificultades técnicas (a las que se suelen sumar las económicas) provocan la búsqueda de soluciones alternativas dirigidas a paliar los efectos de barrera. El operador suelen resistirse a tan costosas demandas y es aquí cuando, desde instancias locales y autonómicas, se conciben las sociedades para acometer los proyectos de implantación ferroviaria y proyectos de renovación de entorno de estaciones: *Zaragoza alta velocidad 2002, S.A.*; *Gijón al Norte, S.A.*; *Logroño internacional de ferrocarril 2022, S.A.*; *Barcelona Sagrera Alta Velocidad, S.A.*; *León Alta Velocidad 2033, S.A.*, etc.

Cada caso genera una nueva historia, pero de las casuísticas que nos hemos encontrado en los últimos años entre la articulación del modelo ferroviario y el modelo urbanístico podemos concluir lo siguiente:

a) El tren de alta velocidad llegó en 1992 a las primeras ciudades del corredor sur sin generar primero mucho ruido, las transformaciones vinieron después. Una vez implantados los servicios, las ciudades y las estaciones empezaron a ser conscientes del potencial que generaba la nueva situación: la transformación de los espacios centrales que había originado el desplazamiento de las instalaciones al borde urbano en Ciudad Real o la reestructuración de la estación central en Córdoba.

b) La segunda generación de nuevas implantaciones aprendió de la primera y empezó a trabajar con mayor detalle el proceso de integración.

c) Hoy todos los territorios son conscientes del poderoso instrumento que puede generar la nueva implantación del ferrocarril, un instrumento no sólo urbanístico sino también un dinamizador y potenciador de cambios socioeconómicos más generales. Las ciudades conscientes de las oportunidades que introduce el TAV contemplan la nueva infraestructura en sus documentos de planeamiento y en los planes estratégicos y organizan estrategias y acciones entorno a la nueva infraestructura. Se trata de dibujar acciones y estrategias concretas para que el tren impulse nuevas dinámicas socioeconómicas.

La implantación ferroviaria realizada y proyectada o aprobada hasta el momento deja entrever prometedores cambios en la histórica relación entre ferrocarril, ciudad y territorio, entre los que citaremos algunos. Nos interesa destacar cómo se va articulando el modelo ferroviario y el modelo urbanístico y territorial si se impone uno u otro de los modelos y el grado de coherencia que hay entre los dos. De la consideración entre modelo ferroviario y modelo urbanístico podríamos así apuntar, en principio, varias casuísticas:

a) Casos en los que el modelo urbanístico guía la operación de implantación del nuevo modelo ferroviario, que sufre también cambios notables. El nuevo modelo ferroviario de implantación permite la aparición de un nuevo modelo urbano, generando potentes oportunidades de reestructuración. La reestructuración ferroviaria es aprovechada entonces como una gran oportunidad para proceder a una fuerte reestructuración urbana.

El caso de Zaragoza es quizás uno de los más claros y potentes. La implantación de la alta velocidad en el extremo noroeste de la ciudad, en el barrio de Delicias, libera la gran pieza de suelo en posición central que antes ocupaba la estación del Portillo. La nueva implantación del tren no sólo genera una reestructuración urbana

completa, sino que con ella la ciudad y el territorio tratan de impulsar un nuevo proyecto urbano del que la alta velocidad es uno de los principales instrumentos. La llegada del tren de alta velocidad coincide temporalmente con la redacción y el desarrollo del plan estratégico (*Ebropolis-2006*) y el *Plan General de Ordenación Urbana* (2002), que han servido para plantear e impulsar una serie de profundas estrategias de transformación urbana. Se trata, todas ellas, de cuestiones que la llegada del TAV ha venido a reforzar, sobre todo a través de importantes planes de transformación y reestructuración urbana asociados a su implantación física y puesta en funcionamiento, pero también facilitando la transformación de las funciones económicas y territoriales de la ciudad y su entorno más inmediato. La logística y el transporte fueron quizás los vectores desarrollados con más fuerza durante los años noventa (aeropuerto, TAV, espacio ferial...), pero también la apuesta actual y futura parece decantarse por la economía del conocimiento, cuyo proyecto emblemático es *Milla Digital*. Este patrón se basa en el desarrollo y aplicación de las nuevas tecnologías de la información y comunicación, un salto a la ciudad del siglo XXI; como la *Expo2008*, que acompaña y forma parte de esta fuerte voluntad de cambio y transformación (Alonso y Bellet, 2008).

Figura 6. La implantación del TAV en Zaragoza. La oportunidad de reestructurar el conjunto urbano
(Fuente: Zaragoza Alta Velocidad)

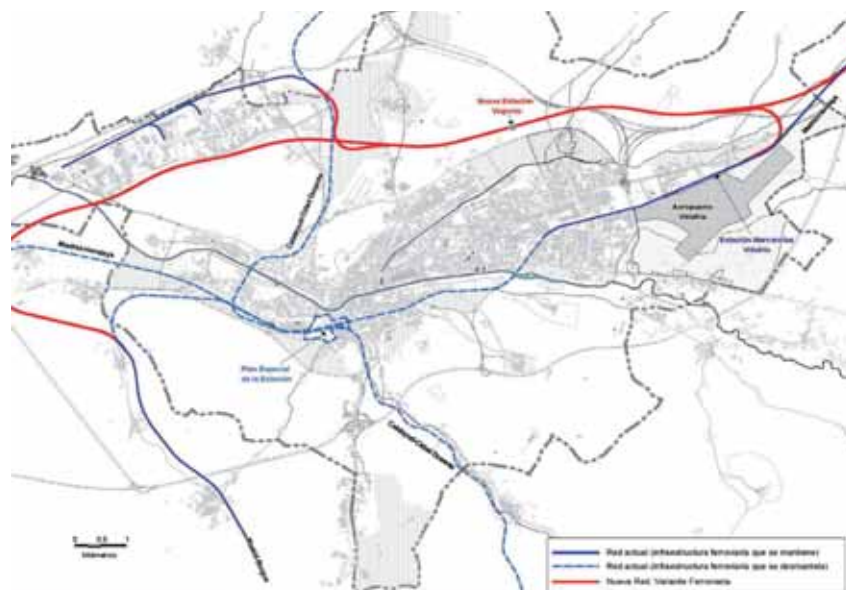


La reestructuración urbana general se produce en muchos casos por operaciones de remodelación de implantaciones centrales de alta velocidad. Los casos de Figueres¹⁷, Pamplona o Burgos, sin embargo, plantean la posibilidad de desplazar la travesía ferroviaria al exterior generando notables operaciones de remodelación interior y creando nuevas oportunidades entre el suelo urbano consolidado y la nueva estación exterior.

17. En el caso de Figueres el proyecto de cierre de las instalaciones centrales y su traslado a 2,5 Km al este se encuentra en entredicho. El nuevo equipo de gobierno ha planteado a ADIF la posibilidad de conservar las instalaciones centrales y estudiar su posible soterramiento.

Figura 7. La implantación del TAV en Burgos. La oportunidad de reestructurar el conjunto urbano

(Fuente: ANDRÉS LÓPEZ, G., "¿Las infraestructuras como proyecto de ciudad? Algunas reflexiones sobre Burgos, ciudad intermedia de Castilla y León", en *Ciudades. Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, 2008, nº 11, en prensa)



La nueva estación de Burgos será la operación urbanística más importante realizada en la ciudad. La desafectación de suelo ferroviario, casi 29 Ha de suelo central, permitirá crear una avenida de 13 Km en el entorno de la cual se localizarán viviendas, escuela, parque, centro artístico, etc. La consolidación de la avenida permitirá coser el centro con los barrios del sur (Andrés López, 2007).

b) En muchos de los casos las ciudades optan por aprovechar ciertas instalaciones ya centrales y generar variantes exteriores, casos en los que la remodelación ferroviaria se aprovecha para reforzar la estructura urbana central y recuperar los degradados barrios de estación. Este modelo genera también con frecuencia procesos de renovación interesantes, sin modificar en exceso el modelo ferroviario. Bajo esta situación podríamos entender los casos de Lleida, Córdoba, León, Málaga u Ourense, entre otros.

En Lleida la alta velocidad se recoge en la estación convencional, cuya transformación va mucho más allá de lo ferroviario. El plan especial de la estación, cuya primera versión fue ya aprobada en 2003 y hoy pendiente de alguna modificación del *Plan de Ordenación Urbanístico Municipal*, tiene los siguientes objetivos: eliminar la barrera ferroviaria completando el soterramiento de vías hasta los andenes de la estación, desarrollar una mayor conectividad entre barrios construyendo dos nuevos puentes, consolidar la centralidad de la estación convirtiendo la estación en un nodo intermodal (estación de autobuses) y dotándolo de espacios de ocio y comerciales y terciario (91.000 m² de techo).

Figura 8. La implantación del tren de alta velocidad ferroviaria en Lleida. (Fuente: Bellet, 2002)

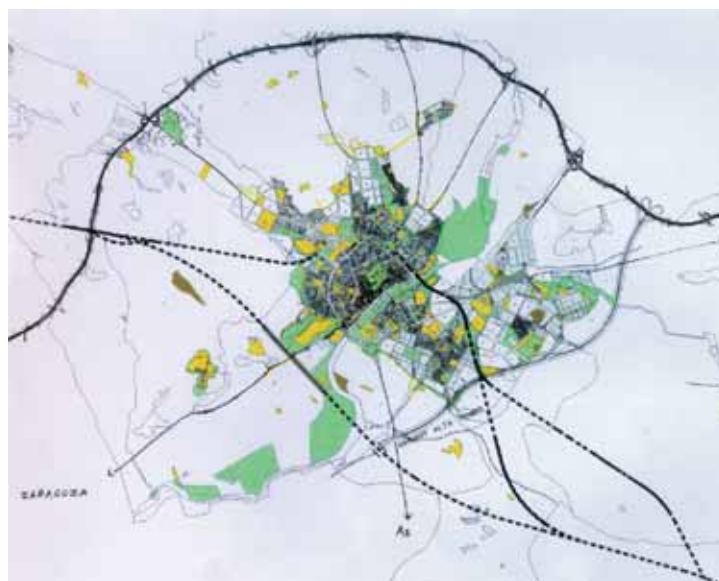
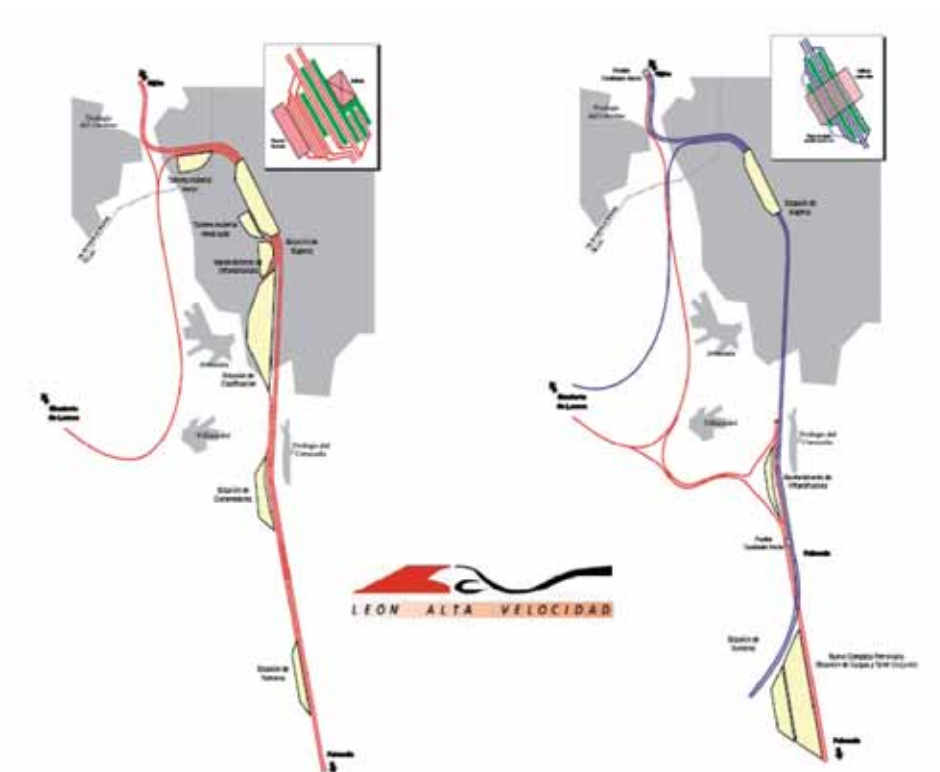


Figura 9. Plan especial de la estación de Lleida (2003, modificado en 2008). (Fuente: La Paeria, Ayuntamiento de Lleida)



El caso de Córdoba, donde la llegada del TAV permite a la ciudad desarrollar el proyecto de soterramiento de la travesía urbana y el desplazamiento de las actividades de mercancía, generando 43,4 Ha de superficie en un área central, ha permitido ir cosiendo los barrios y generando espacio residencial y actividades económicas que han incidido también en la transformación socioeconómica de los barrios colindantes.

Figura 10. La implantación del tren de alta velocidad en León. Nuevo modelo ferroviario y oportunidad de transformación urbanística. (Fuente: León Alta Velocidad, S.A)



c) Si en los anteriores casos hemos visto cómo el modelo ferroviario adapta sus lógicas al protagónico modelo urbano, existen otros en los que se produce una situación totalmente contraria, siendo el modelo ferroviario el que impone sus lógicas al modelo urbano/territorial. Es el caso de la mayoría de las estaciones periféricas o estaciones "bis", como las llaman los franceses. Ésta es la opción de las estaciones de Puente Genil-Herrera y de Antequera-Santa Ana, cuyas estaciones periféricas, a varios kilómetros de los núcleos urbanos que les dan el nombre, se localizan con la lógica del trazado y el recorrido de la infraestructura entre Córdoba-Málaga.

Es, sin embargo, en el caso de la implantación del TAV en Guadalajara donde el modelo ferroviario (la lógica del trazado) se impone de forma evidente a cualquier lógica espacial y se produce una nueva situación territorial. La nueva estación se localiza en el término municipal de Yebes, en una zona desvinculada de la trama urbana, a unos 5 Km del centro urbano y con barreras topográficas y ambientales que las separan y que hacen difícil pensar en una posible articulación física entre la ciudad y la zona de la nueva estación. Se trata de una decisión tomada desde la lógica sectorial ferroviaria teniendo en consideración estrictamente criterios de trazado y de economía, sin entrar a valorar las necesidades urbanísticas locales (Ribalaygua, 2005).

Figura 11. La localización de Guadalajara-Yebes y la nueva situación territorial producida. (Fuente: Ribalaygua, 2005)



La nueva situación territorial se produce cuando alrededor de esta parada de ferrocarril se desarrolla una importante operación inmobiliaria que aspira a la construcción de una “nueva ciudad integral” junto al tren de alta velocidad, planificada para 30.000 habitantes, con usos industriales, terciarios y equipamientos educativos y de ocio. Sin embargo, los propios promotores de “Valdeluz”, el nombre que recibe la nueva ciudad, afirman que la oportunidad territorial del área a desarrollar no se sustenta exclusivamente en la estación de AVE, sino también en la cercanía del aeropuerto de Barajas y la proximidad al futuro aeropuerto de Campo Real y, sobre todo, en el dinamismo que lleva experimentando el dinámico Corredor del Henares y la posibilidad de ofrecer nueva vivienda muy cercana a Madrid¹⁸.

d) En algunos casos, la localización periférica de estaciones de alta velocidad acompaña lógicas territoriales supramunicipales emergentes o de futuro. En esos casos, el modelo ferroviario hace más visibles, potencia y sugiere las dinámicas urbanas/territoriales emergentes. Éstos podrían ser los casos de la estación del Camp de Tarragona, en el municipio de Perafort, o el de Segovia-Guiomar.

La implantación del ferrocarril en el Camp de Tarragona: en el medio de una dinámica área metropolitana, la segunda en importancia de Cataluña, con unos 560.000 habitantes y cuyos núcleos poblacionales más

18. Dehesas de Guadalajara (2001): *El ave en Guadalajara. Una oportunidad de desarrollo regional*, documento inédito de presentación del proyecto facilitado por el Ayuntamiento de Guadalajara, p. 5. En este documento se explicitan las razones para la oportunidad de desarrollo en la zona.

importantes son las ciudades de Tarragona, Reus y Valls, se localiza, en un punto casi equidistante, la estación de Camp de Tarragona. Una estación en el campo pero plenamente urbana que reconoce una realidad metropolitana emergente y dinámica, como expresa de forma muy gráfica la figura 12. La localización de la estación forma parte de un proyecto ferroviario más amplio que prevé conectar la estación del Camp de Tarragona a través del aeropuerto de Reus con la línea del Mediterráneo.

Figura 12. La implantación de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa en el Camp de Tarragona. (Fuente: Consell Comarcal del Tarragonès)



Figura 13. La implantación periférica del tren de alta velocidad en Segovia sobre un corredor urbano dinámico (Segovia-Palazuelos del Eresma-La Granja). (Fuente: Plan General de Ordenación Urbana de Segovia, 2008)



Además, Incasol (Instituto Catalán del Suelo) ya ha generado en el entorno suelo para acoger polígonos de actividad económica. De momento, la estación adolece de malas conexiones y servicios insuficientes, problemas que, como ya han destacado repetidamente estudios franceses, son frecuentes en estaciones periféricas en el medio de la nada: falta de conexiones y dificultades en la accesibilidad, pocos servicios ferroviarios, falta de actividad y dinámica con el entorno (Mannone, 1995; Ribalaygua, 2005).

La localización y las características de la estación

Diversos estudios franceses han modelizado las tipologías de estación según su posición y relación con la trama urbana: estaciones nuevas centrales, estaciones remodeladas, estaciones periféricas, estaciones “bis” en el campo... (Troin, 1997). Una clasificación sencilla de entrada y aplicada al caso español podría ser la siguiente: estación central nueva (Santa Justa, Málaga, Barcelona-Sagrera); estación central remodelada (Córdoba, Puertollano, Lleida, Madrid-Atocha, Madrid-Chamartín, Barcelona-Sants); estación tangente (Ciudad Real); estación periférica (Guadalajara-Yebes, Segovia, Camp de Tarragona). Sin embargo, ni el análisis más detallado de algunos de los casos citados resulta satisfactorio, ni es fácil clasificar algunos otros casos. Por ejemplo: Zaragoza. ¿Sería la estación de Zaragoza-Delicias una estación periférica como se juzgaba desde la prensa y desde algunos entornos ciudadanos? ¿Seguirá siendo calificada de periférica después de la *Expo*?

La prioridad del trazado sobre el servicio suele ser bastante clara en el caso de las paradas en ciudades intermedias. La creación de estaciones periféricas a varios kilómetros del centro de las ciudades confirma la anterior afirmación, tan sólo para ahorrar algunos minutos al tiempo del desplazamiento. Para los núcleos medios y pequeños la estación funcionará como un aeropuerto regional, a condición de que sea fácilmente accesible por carretera, tenga un buen número de plazas de aparcamiento y disponga de algún servicio de transporte colectivo que comunique la estación con el centro del núcleo más importante del territorio (Plassard, 1992: 255).

La integración es mucho más sencilla en el caso de estaciones centrales, sin embargo, en algunos casos las estaciones tangenciales, como Ciudad Real, Figueres o el caso de Burgos, generan también oportunidades interesantes de reestructuración urbana de futuro.

La estación y sus funciones. Nodo, lugar y espacio simbólico

Las estaciones de ferrocarril clásicas jugaban con la ambigüedad, poseían una gran riqueza de funciones e imágenes ausentes en buena parte de las actuales implantaciones: espacio urbano de vocación territorial; símbolo y monumento urbano que enriquecía la imagen de la ciudad; espacios de urbanidad y espacios de actividades y flujo; espacios donde se conjugaban diferentes tiempos (la espera, el movimiento, la acogida) y diferentes espacios (el origen, el trayecto y la destinación). La estación es entonces un nodo donde confluyen desplazamientos (con distintos origen, destino, motivos y modos utilizados); lugares con unas características físicas más o menos monumentales, a la vez que espacios simbólicos y de referencia urbana (Ollivro, 1996). La estación es un lugar donde se articulan flujos y fijos, donde se encuentran tiempos y espacios diferentes (Bertolini y Spit, 1998).

Pero en algunas estaciones nuevas, especialmente en las más periféricas, se ha perdido parte de esos contenidos al intentar arañar unos minutos más al tiempo. El tiempo ganó la partida al espacio y lo vació de contenido "urbano", llevando la estación más allá de la periferia en favor de una mayor y pretendida "accesibilidad".

Las primeras estaciones del siglo XIX se concibieron casi tan sólo como meros embarcaderos con la función exclusiva de acogida en la llegada o salida de viajeros. Éstas eran, pues, muy funcionales y con pocas concesiones a la estética. Después pasaron a entenderse como el recinto de conexión entre la ciudad y el ferrocarril, junto al símbolo inequívoco del poderío económico de las compañías ferroviarias, "las catedrales de la tecnología" o las "catedrales de los tiempos modernos", como se las conoció entonces. Es entonces también cuando empiezan a adquirir un carácter monumental que suele expresarse sobre todo en sus fachadas, en el elemento de relación con el espacio urbano. Las estaciones arrastran una doble caracterización que las condiciona fuertemente, ya que son a la vez nodo, espacio de flujos, pero también lugar. Incluso cuando se trata de espacios monumentales, su monumentalidad se encuentra al servicio de la fluidez funcional (Pérez Fernández, 1994).

Hoy los nodos estación, que tienden a completar más y más redes convirtiéndose en centros intermodales, son la máxima expresión de un nodo en el que convergen movimientos y tiempos muy diferentes. Algunas veces la condición de lugar toma una gran fuerza y se impone a la de nodo. En la actualidad nuestras estaciones no son sólo espacios de flujo, sino también lugares de y para el consumo. Espacio comercial, centros comerciales, espacios de ocio, gimnasios, restaurantes, etc. Son estas las estaciones de última generación. Estaciones para "estar" y "pasar". Las antaño celebradas como "las nuevas catedrales" por la monumentalidad de sus fachadas, parecen constituirse hoy, en muchos casos, en centros de y para el consumo. Los espacios de ocio y consumo (cines, gimnasios, bares, restaurantes, cafeterías, espacios comerciales, etc.) invaden y se confunden en la misma estación ocupando también grandes espacios en su entorno. Ejemplos actuales son los casos de Salamanca, la estación María Zambrano (no en vano promocionadas por RENFE como Vialia-estación de Salamanca o Vialia-María Zambrano) o, en el futuro, Albacete o Lleida.

La localización de nuevas actividades. La mercantilización del lugar

La oportunidad de atraer nuevas funciones (servicios avanzados) es muy fuerte y se trasluce bastante bien en los diferentes proyectos que garantizan buena parte de la edificabilidad y suelo a este tipo de usos y usos "complementarios" (parque de oficinas, palacios de congresos, áreas comerciales, pequeños polos tecnológicos o de investigación, apartamentos y viviendas para altos niveles adquisitivos...). De hecho, éstas son actividades que sacan rentabilidad de la nueva accesibilidad introducida por el TAV y que, con medidas complementarias, pueden llevar a la redinamización de las economías locales y regionales y a la creación de una centralidad.

Sin embargo, tampoco parece suficiente el dotar de suelo y volúmenes edificados para atraer este tipo de usos. Hay que prever estrategias de gestión y acompañamiento, una buena organización que consiga llevar a buen puerto el proyecto del lugar-ciudad-territorio, una organización que incluya y coordine las actuaciones de los diferentes agentes (públicos y privados), para que las nuevas localizaciones cristalicen, para convertir el espacio en una nueva centralidad. Pero, y sobre todo, hay que ser realistas y barajar bien las posibilidades que

tiene el territorio concreto. Las estrategias de localización de estas actividades son dibujadas por las estrategias de la propia empresa, entre las cuales, la accesibilidad, la disponibilidad de suelo y calidad del lugar son, entre otras muchas, algunas de las variables contempladas. Además, corremos el peligro de crear nuevos parques temáticos del terciario avanzado y/o de la modernidad (¿un nuevo Lille?), nuevos espacios excluyentes que no interactúan con su realidad más cercana, espacios sin “urbanidad”. Por ello es necesario que los nuevos lugares consigan alojar funciones muy diversas, distritos mixtos dinámicos que acojan actividades complementarias que no excluyan “lo público”.

Las políticas de acompañamiento al tren de alta velocidad

El tren solo puede convertirse en un elemento dinamizador cuando existe un proyecto sólido de ciudad y territorio, y cuando se es capaz de dibujar las estrategias necesarias para que el tren encaje en ese proyecto. Por lo tanto, y como y hemos destacado en otros trabajos (Bellet, 2006), hay que preparar el camino al tren de alta velocidad:

a) Primero entendiendo que la llegada de la nueva infraestructura puede de hecho representar una ocasión para la transformación urbana. Debe, pues, entenderse este hecho como una oportunidad (Bertolini y Spit, 1998).

b) Debe articularse e integrarse el TAV en el modelo urbanístico de la ciudad/territorio y en los proyectos de dinamización y transformación socioeconómica. Más allá de la pura inserción física, el TAV debe articularse al proyecto estratégico de ciudad/territorio y al modelo socioeconómico de la ciudad y al territorio.

c) Conocer otras experiencias, valorar y comparar. El análisis de las opciones, el estudio de aquello que ha sucedido y está sucediendo en otros medios puede ayudar a establecer estrategias y ayudar a tomar decisiones.

d) Dibujar las estrategias para que las “oportunidades” que en términos de accesibilidad introducen los servicios de alta velocidad se conviertan en “realidad”.

d) Trabajar de forma activa y dinámica en la gestión de las oportunidades que pueda ir generando la infraestructura y los servicios que ofrece.

Alrededor del tren de alta velocidad los entornos locales suelen reaccionar más o menos pronto y con más o menos fortuna, con las siguientes medidas de acompañamiento y gestión (Ribalaygua, 2005; Paül, 2008):

Medidas de planificación:

Medidas que preferiblemente se desarrollan antes de la llegada del tren y que, de hecho, tratan sobre todo de integrar de la forma más correcta posible la infraestructura en el medio:

a) Integración al modelo urbanístico y territorial (política de suelo, articulación al conjunto de la estructura urbana, etc.).

b) Paliar los posibles efectos negativos que puedan derivar de su implantación.

c) Poner en valor la centralidad y la accesibilidad que genera: dotación de suelo para actividades centrales.

d) Introducir mejoras en la accesibilidad local y territorial.

Medidas de gestión:

Medidas que gestionen los nuevos flujos y movilidades generados por el tren de alta velocidad y consolidar la vocación de centralidad que tiene el entorno de ese punto.

- a) Accesibilidad e intermodalidad: gestión coherente y coordinada de los flujos (internos y externos).
- b) Desarrollo de suelo y/o del proyecto en torno a la estación.

Medidas de promoción e imagen urbana:

Las antiguas campañas de carácter poco más que turístico han dado paso, de forma más o menos reciente, a actuaciones cada vez más complejas y que abarcan un mayor número de ámbitos. Hoy en día, estas campañas ayudan a emitir ideas sociales, favorecen la promoción de las realizaciones municipales e incluso tienen un papel importante en el desarrollo económico de los municipios (Paül, 2008).

- *Marketing* urbano.
- Promoción turística.
- Nuevas centralidades: estación, áreas de actividad logística, servicios avanzados, TIC...

En general, y para que una ciudad pueda explotar al máximo los beneficios de la llegada del tren de alta velocidad, suelen ponerse en marcha acciones y estrategias más o menos inmediatas (Van Den Berg, 1998):

- a) La mejora de la accesibilidad, tanto interna como externa, y la potenciación de la intermodalidad.
- b) La creación de nuevas centralidades, de forma habitual próximas a la estación, pero también pudiéndose reforzar áreas ya existentes o apostar por la creación de otras nuevas.
- c) La potenciación económica general del núcleo y territorio, dirigida tanto a las actividades ya instaladas como a la dinamización de otras nuevas.
- d) La mejora del entorno físico y la calidad de vida del territorio, con actuaciones dirigidas a conseguir mantener los propios habitantes a la vez que se intenta captar a nuevos, gracias especialmente al aumento de la oferta en servicios tales como guarderías, parques, oferta cultural o equipamientos.

Conclusiones

Con la reciente puesta en marcha de 1.522 Km de línea de alta velocidad que, a través de 19 estaciones, conectan 18 ciudades, España se convierte en uno de los países europeos que más ha apostado por el desarrollo de esa nueva infraestructura.

La llegada del TAV genera un sinnúmero de expectativas de dinamización socioeconómica y territorial que no siempre cristalizan. En el texto se argumenta que la existencia del TAV, siendo condición necesaria, no es condición suficiente para que las localidades por donde pasa (y en las que tiene parada) experimenten, de forma mecánica, mejoras substanciales en la estructura económica local y territorial. La nueva infraestructura amplifica y acelera las tendencias preexistentes, pero deviene, a su vez, un instrumento potencial de las estrategias de los actores territoriales. Se produce, así, una interacción entre las dinámicas estructurales, dentro de las cuales se inscribe la

nueva infraestructura irremisiblemente, y las estrategias de los actores que se posicionan *a priori* o *a posteriori* dando un sentido a la infraestructura que no aparece como inmutable o exclusivo. Así pues, y lejos de aquellas visiones mecanicistas y lineales según las cuales una nueva infraestructura es capaz de generar por ella misma dinamización y riqueza, deberían ofrecerse visiones más sistémicas que ayudaran a entender las transformaciones como parte de los procesos de adaptación recíproca y continua entre infraestructura, sociedad y territorio.

Sobre la capacidad dinamizadora del tren de alta velocidad:

La alta velocidad genera oportunidades en términos de nueva accesibilidad, que hay que catalizar, que los agentes del territorio deben trabajar. Además, y en todo caso, la capacidad de dinamización del tren de alta velocidad depende de otros muchos factores, entre los que se mencionan los siguientes:

a) De las características de la red y de la implantación de la infraestructura en el territorio (localización de la estación, accesibilidad interna y externa al punto de la estación, articulación con las redes de transporte, etc.).

b) Del nivel y de las características del servicio (frecuencias, horarios y tipo de servicio), que pueden llegar a producir nuevas formas de relación territorial: metropolización, regionalización, etc.

c) De las características socioeconómicas y del contexto territorial en el que se implanta.

d) De las estrategias desarrolladas por los agentes del medio. Nos referimos a la capacidad de los agentes del territorio de interactuar con las oportunidades que introduce el nuevo tren y de crear y gestionar acciones coherentes con los proyectos urbanos y territoriales (liderazgo, cooperación y concertación).

La capacidad de concertación de los agentes locales/territoriales para que los trazados y localizaciones de la estación no se tomen de forma exclusiva con criterios ferroviarios, la valorización de las lógicas urbanísticas y las de ordenación territorial son aspectos fundamentales para el óptimo aprovechamiento de la infraestructura.

Sobre los llamados efectos socioeconómicos que introduce el TAV:

La nueva infraestructura tiende a dinamizar la actividad gracias, en gran medida, a las facilidades en movilidad que representa para el tejido económico y social local, que puede abrirse a nuevos mercados y actividades. Pero como el tren es sólo una infraestructura de comunicación que mueve viajeros, su impacto socioeconómico directo quedará restringido a aquellas actividades que sean sensibles a la nueva accesibilidad.

La movilidad de los profesionales, de la economía de la información y de los servicios a las empresas es particularmente sensible a la puesta en marcha de la nueva infraestructura. Así pues, las actividades relacionadas con la gestión de la información y la prestación de servicios parecen ser muy sensibles a la existencia de la alta velocidad.

La llegada del tren de alta velocidad suele, además y según los casos estudiados, dinamizar las actividades relacionadas con el sector turístico y el llamado turismo congresual.

A través de la revolución de la movilidad, que incide no sólo en el volumen de desplazamientos, sino sobre todo en las características de estos desplazamientos (más distancia y paradójicamente por más tiempo), lo que el tren va introduciendo es, de hecho, una ampliación de los mercados de trabajo tradicionales. Se modifican

estos mercados, las estructuras de trabajo ahora sobre espacios discontinuos (reorganización espacio-temporal de la estructura productiva) y se produce una gran revolución en las prácticas de movilidad. De esta forma, la nueva accesibilidad y las movilidades facilitadas por la alta velocidad pueden a medio plazo incidir sobre nuevas dinámicas económicas y sociales.

Sobre las transformaciones espaciales que genera:

La alta velocidad acompaña las transformaciones de reorganización productiva y espacial postfordista, alimentando los procesos de concentración espacio-tiempo de una forma bastante convulsa: generando una gran dualidad entre espacios servidos y no servidos, articulando dinámicas socioeconómicas en espacios discontinuos y creando fuertes polaridades en el entorno del nodo-estación.

La alta velocidad introduce una gran discontinuidad que incide en una nueva reorganización espacial extendiendo dinámicas sobre puntos muy alejados físicamente. Las oportunidades de relación se concentran en los nodos, las estaciones y, más concretamente, en aquellos nodos que presentan mejores servicios, tendiéndose pues a reforzar los procesos de jerarquización. Sin embargo, estos procesos de jerarquización no son uniformes y se insertan, de hecho, en los procesos de diferenciación espacial dentro de las grandes evoluciones socioprodutivas contemporáneas.

Ciertamente, el tren de alta velocidad puede actuar polarizando y jerarquizando el territorio a la vez que, paradójicamente, contribuye a una mejor articulación territorial. El efecto polarizador del TAV se concreta en la escala local con el refuerzo de la capitalidad y posición del nodo en su propia área de influencia. Sin embargo, en las escalas regional o nacional, el tren de alta velocidad, como ya provocó su antecesor en el siglo XIX, incide en la articulación de los mercados regionales, nacionales e incluso continentales.

Nos encontramos, de hecho, que un medio que fue concebido para conectar eficazmente ciudades a grandes distancias ("el avión que vuela bajo") es capaz hoy de convertirse en un metro regional, y eso gracias a los cambios de concepción de la infraestructura y del servicio y, sobre todo, de las demandas y presiones de los agentes territoriales de los territorios intermedios. El metro regional puede articular ciudades y nodos de regiones concretas, como por ejemplo y en el futuro sugieren las redes y las políticas emprendidas por los gobiernos autonómicos andaluz y catalán. En algunos casos, además, el tren de alta velocidad funciona como un metro suburbano capaz de articular grandes áreas metropolitanas discontinuas en el espacio. Éste es el caso que se produce con la nueva relación entre Ciudad Real, Segovia, Toledo y Guadalajara con la región metropolitana de Madrid.

Sobre la implantación del ferrocarril en el medio urbano:

La implantación del nuevo ferrocarril en el medio urbano ha supuesto una nueva oportunidad para la relación entre la infraestructura y la ciudad. A escala local, el proyecto de implantación del TAV puede llegar a convertirse en un proyecto de transformación urbanística, en un proyecto capaz de transformar la estructura física y funcional del conjunto. La reordenación del sistema ferroviario introduce además la oportunidad de mejorar

la integración de los espacios ferroviarios en la trama urbana, paliando el tradicional papel de barrera que las instalaciones ferroviarias han jugado al ser absorbidas por el crecimiento urbano.

Una correcta implantación de la infraestructura exige conjugar de forma coherente las exigencias generadas por el sistema ferroviario con aquellas derivadas del modelo urbano y territorial. Pero ello no siempre ocurre así. En este capítulo se ensaya una tipología sobre el grado de coherencia entre modelo ferroviario y modelo urbano/territorial. En muchos de los casos, el modelo urbanístico parece guiar los cambios del modelo ferroviario generando potentes oportunidades de reestructuración urbanística (Zaragoza, Pamplona, Figueres, Burgos, entre otros). En otras ciudades se aprovecha la implantación ferroviaria de alta velocidad para reforzar la estructura urbana central y recuperar los degradados barrios de estación. Se producen procesos de remodelación urbana interesantes sin modificar en exceso el modelo ferroviario. Lleida, Córdoba, León, Málaga u Ourense serían algunos ejemplos de esta casuística.

En otros casos, el modelo ferroviario se impone claramente a la lógica urbana y a la territorial. Es el caso de la mayoría de las segundas estaciones periféricas o estaciones "bis", como las llaman los franceses. Casos como los de Puente Genil-Herrera y el de Antequera-Santa Ana, cuyas estaciones periféricas se hallan a varios kilómetros de los núcleos urbanos que les dan nombre, se localizan con la lógica del trazado entre Córdoba y Málaga. Sin embargo, el caso más paradigmático en España es aún el de Guadalajara-Yebes, donde el modelo ferroviario (la lógica del trazado) se impone de forma evidente a cualquier otra lógica, llegando incluso a producirse una nueva situación territorial con la calificación de suelo urbano en el entorno de la estación.

Finalmente se presenta otra casuística: el caso de la localización periférica de estaciones de alta velocidad que hace más visible, potencia y sugiere las dinámicas urbanas/territoriales emergentes. Éstos podrían ser los casos de la estación del Camp de Tarragona, en el municipio de Perafort, o el de Segovia-Guiomar.

Sobre las nuevas estaciones de ferrocarril:

Las estaciones arrastran una doble caracterización que las condiciona fuertemente, ya que son a la vez nodo, espacio de flujos, pero también lugar. Incluso cuando se trata de espacios monumentales, su monumentalidad se encuentra al servicio de la fluidez funcional. En la actualidad nuestras estaciones no son sólo espacios de flujo, sino también lugares de y para el consumo. Los espacios de ocio y consumo (cines, gimnasios, bares, restaurantes, cafeterías, espacios comerciales, etc.) invaden y se confunden en la misma estación ocupando también grandes espacios en su entorno.

El nuevo tren sólo puede convertirse en un elemento dinamizador cuando ya existe una visión urbana y territorial sólida y consensuada, y cuando desde ese mismo territorio se es capaz de diseñar las estrategias necesarias para que el tren encaje en esa visión.

Bibliografía

- ALCAIDE GONZÁLEZ, R. (2005): "El ferrocarril como elemento estructurador de la morfología urbana: el caso de Barcelona, 1848-1900", *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, vol. IX, nº 194 (65).
- ALONSO, P. y BELLET, C. (2008): "La llegada de la alta velocidad ferroviaria a Zaragoza y la transformación de la ciudad", en *IX Coloquio de Geografía Urbana y Jornadas de Campo*, del 9 al 14 de junio de 2008, Sevilla-Cádiz-Ceuta.
- ANDRÉS LÓPEZ, G. (2007): "¿Las infraestructuras como proyecto de ciudad? Algunas reflexiones sobre Burgos, ciudad intermedia de Castilla y León", *Ciudades. Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, nº 10, en prensa.
- AYUNTAMIENTO DE GUADALAJARA (2001): *Dehesas de Guadalajara: El Ave en Guadalajara. Una oportunidad de desarrollo regional*, documento inédito de presentación del proyecto facilitado por el Ayuntamiento de Guadalajara.
- BAVOUX, J.J. y CHARRIER, J.B. (1995): *Tranports et structuration de l'espace dans l'Union européenne*, París, Masson-Géographie.
- BELLET, C. (ed.) (2000): *Les oportunitats del Tren d'Alta Velocitat a Lleida*, Lleida, Pagés Editors.
- BELLET, C. (2001): "Cuando un proyecto del lugar deviene un proyecto urbano-territorial. La implantación del tren de alta velocidad en el espacio urbano", en *Actas del XVII Congreso AGE*, Oviedo, Octubre de 2001, Universidad de Oviedo-AGE, pp. 261-264.
- BELLET, C. (2002): "El impacto espacial de la implantación del tren de alta velocidad en el medio urbano", *Revista de Geografía*, 1: 57-77.
- BELLET, C. (2007): "El tren de alta velocidad en el medio urbano. Reflexiones en torno al caso español", en *Primera Jornada Europea sobre la Alta Velocidad y Territorio, Cuadernos de Ingeniería*, 10: 141-156. Ciudad Real, Universidad de Castilla-La Mancha.
- BERTOLINI, L. y SPIT, T. (1998): *Cities on rails. The redevelopment of railway station areas*, Londres, Spon Press.
- CAPEL, H. (2007): "Ferrocarril, territorio y ciudades", *Biblio 3w, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XII, nº 717, abril.
- CASTELLS, M. (2001): *La era de la información: Economía, sociedad y cultura*, vol. 1 (La sociedad red), Madrid, Alianza.
- CAYÓN GARCÍA, F.; MUÑOZ RUBIO, M. y VIDAL OLIVARES, J. (dirs.) (2002): *Ferrocarril y ciudad. Una perspectiva internacional*, Madrid, Ministerio de Fomento, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- COMÍN, F.; MARTÍN, P.; MUÑOZ, M. y VIDAL, J. (1998): *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Anaya, 2 vol.
- DEMATTEIS, G. (1995): *Progetto implicito. Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*, Milán, Franco Angeli.
- FELIÚ, J. (2005): *Les grans infraestructures de transport i el desenvolupament local de la ciutat mitjana. El tren d'alta velocitat a Lleida, Avinyó i Novara*, Tesis doctoral, Universitat de Girona.
- FELIÚ, J. (2006): *El tren d'alta velocitat. Desenvolupament local de Lleida, Avinyó i Novara*, Girona, Cambra de Comerç de Girona, Universitat de Girona.

- GONZÁLEZ YANCI, M.P.; AGUILERA ARILLA, M.P.; BORDERÍAS URIBEONDO, M.J. y SANTOS PRECIADO, J.M. (2005): "Cambios en las ciudades de la línea de la alta velocidad Madrid-Sevilla desde su implantación", *Cuadernos Geográficos*, 36: 527-547. Universidad de Granada.
- GRUPE TEN (COURSON, J.; REMOND, E. y JAOUEN, M.) (1993): *Gares TGV et urbanisme*, París, Société Nationale des Chemins de Fer Français, Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports, 2 vols.
- GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (2004): "El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales", *Investigaciones Regionales*, nº 5, otoño, Alcalá de Henares, Asociación Española de Ciencia Regional.
- HOYLE, B. y SMITH, J. (1992): *Modern Transport Geography*, Londres, Belhaven Press.
- KLEIN, O. (2001): *Les horizons de la grande vitesse. Le TGV, une innovation lue à travers les mutations de son époque*, Tesis de doctorado en Ciencias Económicas, mención en economía del transporte, Lyon 2, Université Lumière, noviembre.
- LÓPEZ PITA, A. (1999): "La evolución tecnológica en el ferrocarril a partir de 1941", en Muñoz Rubio, Sanz Fernández y Vidal Olivares, *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, industria y sociedad*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 761-770.
- MANNONE, V. (1995): *L'impact régional du TGV Sud-Est*, Tesis doctoral inédita, Université de Provence.
- MENÉNDEZ, J.M.; CORONADO, J.M.; GUIRAO, B.; RODRÍGUEZ, F.J.; RIBALAYGUA, C. y RIVAS, A. (2002): *Estaciones de intercambio modal para viajeros con estación de alta velocidad. Estudio del diseño, dimensión óptima y emplazamiento de estaciones en ciudades de tamaño pequeño*, Ministerio de Fomento, UCLM, Documento inédito.
- MIRALLES, C. (2002): *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*, Ariel Geografía.
- MIRALLES, C. (2003): "El tren d'alta velocitat a les comarques de Ponent i al Camp de Tarragona. Accessibilitat exterior, grans infraestructures i oposicions locals", en Nel.lo, O., *Aqui no! Els conflictes territorials a Catalunya*, Empúries-Barcelona, pp. 330-352.
- MORENO, R.; MURILLO, J. y SURINACH, J. (2006): "Efectes socioeconòmics del tav en ciutats mitjanes. El cas específic de les ciutats de la primera línia de tav a Espanya", *Nota d'Economia*, 83-84 (2005-2006): 89-105.
- MUÑOZ RUBIO; SANZ FERNÁNDEZ y VIDAL OLIVARES (1999): *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, industria y sociedad*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles.
- MUÑOZ, F. (2004): *URBANALització. La producció residencial de baixa densitat a la província de Barcelona, 1985-2001*, Tesis doctoral, Bellaterra, Autònoma de Barcelona, abril.
- NEL.LO COLOM, O. (2007): "La tercera fase de metropolitización en España", en Artigues, A.; Bauza, A.; Blázquez, M.; González, J.M.; Murria, I. y Rullán, O., *Los procesos postfordistas, VIII Coloquio y Jornadas de Campo de Geografía*, Islas Baleares, 2006, Palma de Mallorca, UIB, Grupo de Geografía Urbana de la AGE.
- OFFNER, J.M. (1993): "Les effets structurants du transport mythe politique, mystification scientifique", *L'Espace Géographique*, nº 3.
- OLLIVRO, J. (1996): "L'ambigüité des gares. Cle du développement contemporain", *Les annales de Recherche Urbaine*, 71: 34-44.

- PAUL, D. (2008): "El tren de alta velocidad en las estrategias de promoción urbana", en *IX Coloquio de Geografía Urbana y Jornadas de Campo*, del 9 al 14 de junio de 2008, Sevilla-Cádiz-Ceuta, Sevilla, Universidad de Sevilla, Grupo de Geografía Urbana de la AGE, en prensa.
- PÉREZ FERNÁNDEZ, F. (1994): "La integración del ferrocarril en la ciudad", *Revista de Obras Públicas*, nº 3.331, año 141, pp. 79-89.
- PLASSARD, F. (1991): "TGV et aménagement du territoire", *La Creusot*, nº 11-12, Octubre de 1990, Association Villes et TGV.
- PLASSARD, F. (1992): "L'impact territorial des transports a grande vitesse", en Derycke, P.H. (ed.), *Espace et dynamiques territoriales*, París, Económica, pp. 243-322.
- PLASSARD, F. (1997): "Les effets des infrastructures de transport, modèles et paradigmes", en Busmeister, A. y Joinaus, G., *Infrastructures de transport et territoire*, París, L'Harmattan, pp. 39-54.
- RIBALAYGUA, C. (2005): *Nuevas estaciones periféricas de alta velocidad ferroviaria. Estrategias para su incorporación a las ciudades españolas*, en col. *Cuadernos de Ingeniería y Territorio*, nº 5, Ciudad Real, Universidad de Castilla-La Mancha.
- SANTOS GANGES, L. (2005): *Burgos y el ferrocarril. Estudio de Geografía Urbana*, Valladolid, Dos Soles.
- SANTOS GANGES, L. (2007): *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- SERRANO RODRÍGUEZ, A. (1999): "Introducción. El ferrocarril y la configuración del territorio. 1848-1930", en Muñoz Rubio, Sanz Fernández y Vidal Olivares, *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, industria y Sociedad*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 851-902.
- TROIN, J.F. (1995): *Rail et aménagement du territoire*, Aix-en-Provence, Edisud.
- TROIN, J.F. (1997): "Les gares TGV et le territoire. Débat e enjeux", *Annales de Géographie*, 593-594: 34-50.
- UREÑA, J.M. (2005): "Alta Velocidad Ferroviaria (AVF) y nuevas actividades en tres situaciones territoriales", *IT Ingeniería y Territorio*, 70: 42-49.
- UREÑA, J.M.; MENÉNDEZ, J.M.; GUIRAO, B.; ESCOBEDO, F.; RODRÍGUEZ, F.J.; RIBALAYGUA, C.; RIVAS, A. y MARTÍNEZ, A. (2005): "Alta Velocidad Ferroviaria e integración metropolitana en España: el caso de Ciudad Real y Puertollano", *EURE, Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 92: 87-104.
- VAN DEN BERG, L. y POL, P. (1998): *The European High-speed Train and Urban Development. Experiences in Fourteen European Urban Regions*, Aldeshot, Ashgate.
- ZEMBRI, P. (1992): "TGV-reseau classique. Des rendez-vous manqués?", *Transports Urbains*, 75: 5-14.

CAPÍTULO IX

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y EXPANSIÓN URBANA EN EL ÁREA METROPOLITANA DE MADRID¹

Juan Carlos García Palomares

Introducción: el papel de las infraestructuras de transporte en los procesos de expansión y cambios de usos en los espacios metropolitanos

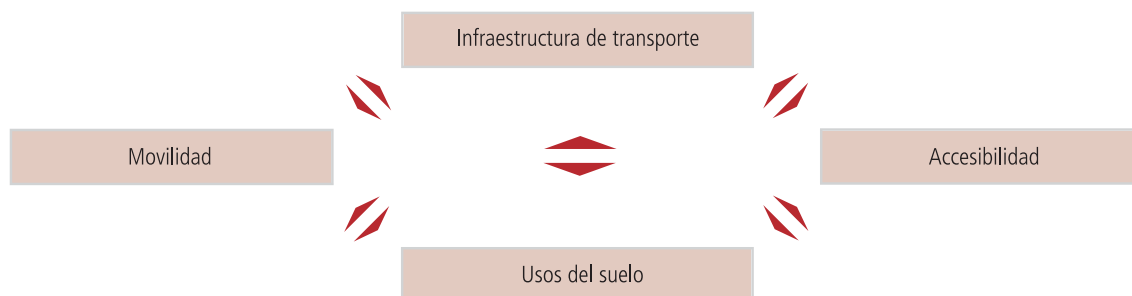
A lo largo de la historia, la mejora de la tecnología del transporte ha modificado radicalmente la estructura y la forma de las ciudades. Las vías metropolitanas de gran capacidad articulan el territorio, no sólo porque canalizan la mayor parte de los flujos, sino también porque ejercen un papel fundamental en los procesos de cambio que viven los espacios metropolitanos. Es bien sabido que las nuevas vías de alta capacidad modifican sustancialmente las condiciones de accesibilidad del territorio, lo que a su vez induce cambios en los usos del suelo y la expansión del espacio urbano. Las redes de transporte y la distribución de los usos del suelo presentan una relación circular, cuyo estudio supone la necesidad de introducir una visión dialéctica, que implica concebir que cada uno de ellos está continuamente influido por el otro (Miralles, 2002).

La mejora de las infraestructuras de transporte produce un aumento de la accesibilidad, entendida como la mayor capacidad de relación con el resto del territorio. En las áreas que más se benefician de los cambios en la accesibilidad pueden aparecer nuevos usos del suelo (por ejemplo, nuevos espacios residenciales o áreas de actividad). Estos cambios inciden en la movilidad, la tercera de las patas de este círculo de relaciones. La accesibilidad actúa sobre la movilidad de forma indirecta a través de los usos del suelo y también de forma directa: las nuevas condiciones de accesibilidad creadas por la mejora de las infraestructuras pueden alterar el reparto modal (por ejemplo, más viajes en transporte privado como consecuencia de la construcción de una autopista), las rutas de los viajeros que utilizan el coche o incluso generar una demanda inducida (viajes que no serían realizados sin la existencia de la nueva infraestructura). Finalmente, la existencia de una mayor movilidad en el área puede producir, a medio o largo plazo, problemas de congestión que justifiquen la construcción de nuevas infraestructuras o la ampliación de las existentes (figura 1).

1. Este trabajo tiene financiación del proyecto *Evaluación de los efectos de las vías metropolitanas de alta capacidad sobre el territorio, la socioeconomía y la movilidad: el caso de Madrid*, del Plan Nacional de I+D+i del Ministerio de Educación y Ciencia (TRA2005-06619/MODAL).

Figura 1: Relaciones entre infraestructuras de transporte, accesibilidad, uso del suelo y movilidad

(Fuente: Adaptado de Giuliano, G. (1995: 307)



La mayor parte de las áreas metropolitanas han vivido un intenso incremento de sus redes de autopistas urbanas. En los espacios metropolitanos mediterráneos, con ciudades compactas y de un centro fuerte (de las que Madrid es un claro exponente), los ejes radiales de autopistas, de mayor calidad, capacidad y tráfico, favorecieron la formación de corredores o ejes de crecimiento, ocupados inicialmente por actividades industriales y logísticas (Estébanez, coord., 1990), a las que se han unido más recientemente las grandes superficies de consumo y ocio y los espacios terciarios. En las últimas décadas, el modelo radial se complica con la aparición de vías orbitales, que conducen a prácticamente un mallado de las redes y están produciendo cambios sustanciales en los niveles de accesibilidad. La mejora de la accesibilidad de la periferia favorece la extensión, la dispersión de la población y la descentralización del empleo y la actividad económica. En un contexto de mayores niveles de renta y de cambio cultural, los nuevos desarrollos adquieren un carácter extensivo (bajas densidades), disperso y fragmentado.

Pero la dispersión parece haber intensificado las relaciones entre los nuevos patrones de localización de actividades y las infraestructuras arteriales de transporte, lo que lleva a algunos autores a hablar de polarización del crecimiento hacia las infraestructuras. Estableciendo un paralelismo con su significado desde el campo de la física, algunos señalan cómo "a manera de imán, carreteras y autopistas juegan el rol de atractores de ciertas piezas urbanas que, aunque con características específicas según el contexto territorial de implantación, encuentran en las mismas nuevas ventajas posicionales, diferentes y alternativas a las de la ciudad compacta" (Vecslir, 2007: 35).

Desde este punto de partida, este capítulo tiene como objetivo conocer cuál es el papel de la red de transporte en los cambios de usos de suelo y la localización de las principales actividades en los espacios metropolitanos. La mirada se ha puesto en la red viaria de alta capacidad, entendiendo que es el transporte privado el que está guiando en mayor medida los procesos de expansión y cambios de usos del suelo. Se utiliza como área piloto el espacio metropolitano de Madrid y su periferia, especialmente adecuado para este fin debido a la concentración de inversiones en vías de alta capacidad y la extraordinaria dinámica socioeconómica que está registrando este territorio. Tras esta breve introducción y un pequeño apartado sobre la metodología y las fuentes utilizadas,

se presenta la evolución que ha tenido la red viaria de alta capacidad en Madrid, su transformación desde un modelo eminentemente radial a uno radioconcéntrico e incluso mallado en la actualidad. Posteriormente se relacionan estas vías con los cambios en los usos del suelo en la década de los noventa, a partir de las capas de usos del suelo del Corine Land Cover, con la localización de las actividades económicas y, finalmente, con las pautas de localización de los centros comerciales. Para todo ello se usa un sistema de información geográfica (SIG).

Fuentes y metodología usadas

En este trabajo se han usado cuatro fuentes principales, que han sido llevadas al SIG, donde han sido tratadas y analizadas. Como red de carreteras se ha utilizado una elaborada en el departamento de Geografía Humana de la UCM a partir del callejero del Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid. Sobre el callejero se ha introducido la información asociada a los arcos que constituyen las principales carreteras de la comunidad. Esta red está compuesta por más de 160.000 arcos, que han sido agrupados en 12 categorías. Aquí se ha trabajado con la red viaria de alta capacidad, que incluye las autopistas, autovías y autopistas orbitales.

Para el análisis de los usos del suelo se trabaja con la información procedente de los mapas de Corine Land Cover de 1990 y 2000, y la capa de cambios de uso entre ambas fechas. Esta cartografía está elaborada a partir de teledetección de las imágenes de satélite Landsat y Spot a una escala 1:100.000 y recoge información desagregada en un total de 58 categorías, dentro de las cuales se pueden diferenciar 14 usos urbanos, que serán en los que aquí se ponga la atención.

Además se trabaja con el Directorio de Unidades de Actividad Económica de la Comunidad de Madrid de 2006, que contiene información georreferenciada de cada uno de los locales de actividad, con coordenadas x-y, datos de empleo, sectores de actividad o fechas de apertura de los locales.

Finalmente se ha utilizado una cartografía de centros comerciales y de ocio elaborada a partir del Anuario de la Asociación de Centros Comerciales Españoles del año 2006. Este anuario recoge numerosa información de sus centros asociados, desde la dirección (a partir de la cual han sido georreferenciados e introducidos en el SIG), fecha de apertura, tamaño, Superficie Bruta Alquilable (SBA), número de comercios, de salas de cines, etc.

Para conocer qué está pasando en los entornos de las infraestructuras viarias de alta capacidad se ha usado un SIG para calcular áreas de proximidad a las vías de alta capacidad, tomando aquellas que en la red de carreteras están definidas en las categorías de autopistas y autovías. Se han considerado cuatro franjas de distancia de 500 metros, hasta los 2.000 metros. Esta misma metodología ha sido aplicada con anterioridad también en Madrid en los trabajos de Serrano (2002), estudiando los efectos de las vías radiales, y Gago *et al.* (2004) o Serrano *et al.* (2006), en este caso viendo los efectos de las autopistas orbitales. En estos trabajos se ha utilizado una única franja de 1 Km. Posteriormente, las franjas se cruzan con la información de cambios de usos procedentes del Corine entre las dos fechas señaladas, con los locales de actividad económica del DUAE y finalmente con los centros comerciales. Se trata de ver si en el interior de esas franjas de distancia se intensifican los cambios de uso del suelo, los locales de actividad o la localización de los centros comerciales.

Las redes de transporte en Madrid

La progresiva perifерización de la población madrileña y el aumento de los niveles de motorización condujeron en los inicios de los ochenta a unos niveles crecientes de congestión en toda la red de carreteras del área metropolitana de Madrid. En estos años la red de carreteras presentaba un marcado carácter radial, con una pequeña orbital interna, la M-30 (de 39,5 Km), y 7 grandes ejes radiales (las 6 carreteras nacionales y la carretera de Toledo). Según la percepción de los empresarios europeos, durante estos años el transporte era uno de los principales obstáculos para el crecimiento de la comunidad. No sólo se alargaban los tiempos de viaje, sino que además existía una creciente incertidumbre en los mismos. La situación era especialmente crítica en la M-30, que debía soportar tráficos meramente locales (entre barrios de Madrid), pero también metropolitanos y de largo recorrido, con una elevada proporción de vehículo pesados. Se hizo necesario construir una nueva orbital, la M-40, exterior al espacio construido en el municipio de Madrid, para atender la creciente demanda de movimientos transversales. Su apertura se realizó en tres fases: del punto kilométrico 0 al 8 en mayo de 1990, del 18 al 60 en marzo de 1992, para cerrarse completamente en octubre de 1995, completándose de esta forma un segundo anillo de 60 Km. Inicialmente la M-40 no sólo descongestionó la M-30, sino también los tramos de las vías radiales situados entre ambas orbitales.

Pero también al poco tiempo la M-40 se vio afectada por problemas crecientes de congestión, sobre todo en sus arcos sur y este, relacionados con una creciente demanda de movimientos transversales. El proceso de dispersión de la población continuaba y se intensificaba hacia coronas más externas (Pozo, 2005) y surgían nuevos espacios de actividad económica en la periferia metropolitana. Además, el Plan General de Madrid contempla la creación de nuevos desarrollos urbanísticos en la periferia del municipio de Madrid (los nuevos PAUs), que frenarían la pérdida de población del municipio, pero también incrementarían la demanda de viajes en la M-40. Ante esta situación el gobierno de la Comunidad de Madrid diseñó una nueva orbital, exterior, la M-45, que se abrió en 2002 entre la autovía de Extremadura (A-5) y la de Barcelona (A-2). Esta autovía ofrece una conexión mucho más fácil entre los municipios del sur metropolitano y los del corredor del Henares, espacios ambos densamente poblados y de marcado carácter industrial con intensos tráficos de mercancías. De hecho, era este espacio donde la M-40 se encontraba más congestionada.

Se iba generando así un esquema radioconcéntrico de la red viaria metropolitana que se completa cuando el Ministerio de Fomento decide construir un tercer anillo exterior, de 85 kilómetros. Para ello promovió nuevas autopistas radiales de peaje (las R2, R3, R4 y R5), que discurren más o menos paralelas a las correspondientes carreteras nacionales hasta el exterior del área metropolitana de Madrid y que deberían aliviar la congestión de las autovías radiales libres. Con la concesión, las constructoras adjudicatarias de las autopistas de peaje se comprometían a construir el correspondiente tramo de la M-50 y a asumir los gastos de explotación y mantenimiento de la misma, que debía quedar libre de peaje. Así fue completándose la M-50, nuevamente en tres tramos (del punto kilométrico 0 al 18 se inauguró en octubre de 2003; del 55 al 85 en febrero de 2004 y del 18 al 55 en abril), hasta formar un amplio arco desde la A1 hasta la A6. El gobierno regional aspira al cierre de la M-50 (a través de un túnel por debajo del Monte de El Pardo) y a la construcción de una nueva radial de peaje, la R1, paralela a la A1.

Este modelo radio-concéntrico se ha ido complicando con la promoción desde el propio Ministerio de Fomento de otras autopistas de peaje, como la M-12 (abierta en junio de 2005), la M-31 (abril de 2004), la M-13 (junio de 2005) o la AP-41 (diciembre de 2006). Si a estas vías unimos otras vías de titularidad de la Comunidad de Madrid que han sido desdobladas en la última década (M-108, M-206, M-407, M-500, M-501, M-511 o M-607), la red cobra hoy más un carácter reticular, una red mallada de autopistas metropolitanas que parece asimilarse a modelos proyectados en las Bases del Plan de Estrategia Territorial de 1996 (López Lucio, 2007), plan que no ha sido aprobado por la Comunidad de Madrid.

A pesar de la importancia de la red actual, algunos auguran ya la construcción de una futura M-60, cuya función sería relevar a una próximamente saturada M-50, como consecuencia no sólo de los tráficos de paso nacionales, sino también por el tráfico intrametropolitano de toda la segunda corona metropolitana, articulada por esta vía, y de los tráficos generados como consecuencia de los desarrollos urbanos previstos en los alrededores de la misma (De Santiago, 2007).

En resumen, el crecimiento de la red de carreteras de alta capacidad ha sido muy llamativo si consideramos que se trata de una comunidad autónoma de pequeño tamaño (8.030 Km²). Se ha pasado de 677 Km en 1999 a 938 Km en 2006, lo que supone un incremento de más del 38%. Este incremento que se ha dado sobre todo en el caso de las vías de peaje (700%) (tabla 1). El incremento es todavía más importante si consideramos que en 1985 la red de alta capacidad constaba de apenas 319 Km, de modo que los incrementos desde ese año a la actualidad se duplican.

Tabla 1. Kilómetros de red de carreteras según tipo

(Fuente: Anuario Estadístico. Dirección General de Programación Económica. Ministerio de Fomento)

TIPO DE VÍA	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Vías de gran capacidad	677	684	751	751	802	908	909	938
Autopista peaje	17	17	17	17	48	135	135	148
Autovías y autopistas libres	467	478	515	537	596	614	614	614
Vías de doble calzada	193	189	219	197	158	159	160	176
Resto de la red	2.449	2.458	2.491	2.457	2.462	2.492	2.495	2.477
Total	3.126	3.142	3.242	3.208	3.264	3.400	3.404	3.415
Vías de gran capacidad %	21,66	21,77	23,16	23,41	24,57	26,71	26,70	27,47
Autopista peaje %	0,54	0,54	0,52	0,53	1,47	3,97	3,97	4,33
Autovías y autopistas libres %	14,94	15,21	15,89	16,74	18,26	18,06	18,04	17,98
Caminos de doble calzada %	6,17	6,02	6,76	6,14	4,84	4,68	4,70	5,15
Resto de la red %	78,34	78,63	79,69	78,60	78,76	79,72	79,81	79,24

La red de alta capacidad de carreteras y los cambios de usos

Los cambios de usos en la Comunidad de Madrid han sido especialmente llamativos en las dos últimas décadas, fruto de la generalización de un modelo disperso, fragmentado y de baja densidad en la periferia del espacio metropolitano, en especial en los espacios residenciales (García y Gutiérrez, 2007), pero también en las actividades y el empleo (Méndez y Rodríguez, 2008).

Si nos fijamos en el periodo 1990-2000, a partir de la información del proyecto Corine Land Cover, podemos ver cómo la superficie de suelo urbano se ha incrementado en más de 30.000 Ha, lo que supone un incremento del 47,7%, cuando en ese periodo la población se incrementó en apenas un 8%. El espacio residencial ha crecido con gran fuerza, pero a un ritmo menor que el total de suelo urbano (un incremento del 34,2%). Las viviendas crecieron entre los dos últimos censos de vivienda (1991 y 2001) en un 28%, pero sobre todo crecieron en edificaciones de menos de 4 viviendas (baja densidad), con un ritmo del 49,6%, cuando los bloques en altura tradicionales de los espacios densos lo hacían en un 21% (García y Gutiérrez, 2007). De esta manera, según los datos de los dos Corine, son las estructuras urbanas abiertas y las urbanizaciones exentas y/o ajardinadas las que crecen con más fuerza (a un ritmo del 42,5%). Esta tendencia continúa en los primeros años de la década actual si consideramos que el suelo en construcción en el año 2000 era de más de 6.500 Ha. No obstante, es de esperar que la desaceleración económica del conjunto nacional afecte también al proceso urbanizador en Madrid.

Los crecimientos de suelo urbano en Madrid no se relacionan sólo con el incremento del suelo residencial. Según los datos de Corine, las zonas industriales o comerciales crecen a un ritmo mucho más elevado, al pasar de algo menos de 6.500 Ha a 14.200, lo que supone un incremento del 118%. Estos incrementos tienen además unas pautas cada vez más periféricas. Con los datos del Localizador de Áreas de Actividad Económica, puede verse cómo la industrial en “nuevos” polígonos (1980-2000) era del 9,2% en el municipio de Madrid, pero crecía según coronas de distancia al centro (de 10 en 10 Km): 27,1% en la segunda corona, 43,1% en la tercera, 45,1% en la cuarta y 67,5% en la quinta (Gutiérrez, 2004). Los incrementos son todavía mayores si nos fijamos en el incremento de los centros comerciales y de ocio, que pasaron de 48 en 1990 –518.000 m²– a 98 en 1999 –1.555.000 m²– (Anuario de la Asociación Española de Centros Comerciales).

Con los datos del Corine no es posible conocer los cambios en los usos de oficinas, al no estar diferenciados como una categoría propia. No obstante, y aunque presentan un grado de concentración todavía importante en la ciudad central, han sufrido también un crecimiento muy importante en la periferia del municipio de Madrid y en la primera corona metropolitana. En esa salida de los espacios centrales han seguido claramente los ejes de transporte, muchas veces con un marcado efecto fachada, en los entornos de los ejes radiales de la A-1 y de la M-640, que son la continuación del tradicional eje de la Castellana hasta los nuevos desarrollos de Alcobendas-San Sebastián de los Reyes en el norte de la ciudad, y la intersección de éstos con la orbital M-40. A ellos habría que unir en el oeste el eje de la A-6, como principales nuevos espacios de oficinas en Madrid.

Efectivamente, el incremento del suelo urbano se ha apoyado claramente en la red de carreteras de alta capacidad. Si nos fijamos en los cambios en los usos de suelo que se han producido entre las dos situaciones

reseñadas en el Corine, de las algo más de 80.000 Ha que cambiaron de uso del suelo entre 1990 y 2000, más de 25.700 se concentran en una franja de menos de 1.000 metros paralela a las vías de alta capacidad, lo que supone más del 30% de la superficie que ha cambiado. Pero sobre todo, destaca cómo más de la mitad de la superficie que cambió de uso para convertirse en suelo urbano está dentro de esta franja de 1.000 metros, con un 30% en los primeros 500 metros (tabla 2). Estos porcentajes son importantes si consideramos que la superficie ocupada por esta franja de 1.000 metros aledaña a las vías de gran capacidad representa apenas el 15% de la superficie de la comunidad, y que de esta superficie el 40% del suelo era ya suelo urbano, lo que limita susceptiblemente sus posibilidades de cambio (si nos fijamos en los cambios totales, de las 80.000 Ha que cambiaron de uso entre 1990 y 2000 en la comunidad, sólo 2.400 eran urbanas en 1990, menos del 3%).

Tabla 2. Superficies de los usos del suelo que han cambiado entre 1990 y 2000 según la distancia a las vías de alta capacidad y el uso en 2000. (Fuente: Elaboración propia a partir de Corine Land Cover)

NUEVO USO EN EL AÑO 2000	TOTAL COMUNIDAD	FRANJAS DE DISTANCIA A LAS VÍAS DE ALTA CAPACIDAD				
		500 metros	500-1.000	1.000-1.500	1.500-2.000	Total 1.000
Tejido urbano continuo	1.249,08	451,5	389,3	233,5	125,9	840,8
Estructura urbana abierta	7.090,35	1.880,0	1.798,7	1.165,4	629,0	3.678,6
Urbanizaciones exentas y/o ajardinadas	8.492,82	1.052,6	896,0	764,3	624,6	1.948,6
Zonas industriales o comerciales	7.955,50	3.380,5	2.035,4	973,5	496,4	5.415,8
Autopistas, autovías, terrenos asociados	351,11	348,0	3,1	0,0	0,0	351,1
Complejos ferroviarios	165,04	118,7	46,3	0,0	0,0	165,0
Aeropuertos	284,15	89,8	142,1	33,0	10,7	231,9
Zonas de extracción minera	2.032,80	363,3	255,7	206,9	183,7	619,0
Escombreras y vertederos	757,56	463,1	200,6	69,3	24,2	663,7
Zonas en construcción	6.994,63	2.634,1	1.655,9	1.302,9	689,4	4.290,0
Zonas verdes urbanas	1.208,22	367,1	426,0	266,9	74,3	793,1
Instalaciones deportivas y recreativas	1.033,54	208,7	217,5	103,1	46,6	426,2
Total usos urbanos	37.614,79	1.1357,5	8.066,6	5.118,8	2.904,9	19.424,1
Otros usos	42.568,16	3526,3	2.768,8	2.279,4	2.090,0	6.295,1
Total	80.182,95	14.883,8	10.835,4	7.398,2	4.994,8	25.719,2

Dentro de estos usos urbanos, son las zonas de actividad (zonas industriales y comerciales) las que han crecido con mayor fuerza en los entornos de las grandes vías, mientras los espacios residenciales tienen una importancia menor. Como es lógico, son las actividades económicas las que buscan en mayor medida los espacios

de alta accesibilidad que proporciona la proximidad a estas vías, mientras las áreas residenciales se localizan en menor medida en los bordes de éstas, evitando en muchos casos los efectos ambientales (ruido, contaminación, etc.) de las mismas. Dentro de los espacios residenciales, son las urbanizaciones abiertas y exentas las que menor peso tienen en las proximidades de las vías de alta capacidad, algo que se explica por su baja densidad.

La importancia de esta franja de influencia directa de las vías de alta capacidad en el incremento de la superficie urbana es clara si nos fijamos en los pesos que tienen las superficies de cambio en estos entornos sobre los cambios totales (tabla 2). Así, por ejemplo, de las 1.250 nuevas Ha de tejido urbano continuo, 840 (el 67%) se encuentran a menos de 1.000 metros de una vía de gran capacidad; 3.700 de las 7.100 Ha (52%) que pasaron a estructura urbana abierta; 5.400 de las 8.000 que pasaron a zonas industriales o comerciales o 4.300 de las 7.000 Ha (61%) que pasaron a en construcción están en esta franja de 1.000 metros a una vía de alta capacidad. Valores que superan el 80% en usos vinculados con las actividades de transporte o con actividades logísticas, como los complejos ferroviarios, aeropuertos o escombreras y vertederos. Únicamente en las urbanizaciones exentas y/o ajardinadas la importancia de estos ejes es menor: un 22% de la superficie que se ha convertido en este uso se concentra en esta franja.

Red de alta capacidad y localización de las actividades económicas

Existe, por tanto, una marcada relación entre las vías de alta capacidad y los espacios de actividades. Para constatar mejor esta relación, a continuación se aborda en dos breves apartados las relaciones entre los locales de actividad, por un lado, y los centros comerciales y de ocio, por otro, con la red viaria de alta capacidad.

En este primer apartado se utilizan los locales de actividad económica del DUAE, lo que permite observar cómo el 46% de los mismos se localiza a menos de 1.000 metros y más del 80% a menos de 2.000 metros de una vía de alta capacidad. La concentración es más fuerte en el caso de los trabajadores ocupados en esos locales, de manera que más del 50% de los mismos se localiza en esa primera franja, con un 31% de los trabajadores en los primeros 500 metros, cuando únicamente lo hace del 22% de los locales. De esta manera, el tamaño medio de los locales situados en estos 500 metros es de 13,1 trabajadores por local, cuando la media de la comunidad se sitúa en 9,2 (tabla 3).

Esta concentración de grandes empresas en la proximidad de las grandes vías es consecuencia de un efecto fachada, muy característico, como dijimos, en las salidas de Madrid por los ejes radiales y en las orbitales M-30 y M-40. Efectivamente, son los locales con un gran número de trabajadores los que se sitúan en estas fachadas de las principales vías. Si nos fijamos en la relación de los locales según su tamaño y la proximidad a las vías, podemos ver cómo en el caso de los locales con menos de 10 trabajadores apenas un 45% está a menos de 1.000 metros de una vía de alta capacidad, pero este porcentaje aumenta al 55% entre los locales que tienen más de 100 trabajadores y la relación es muy fuerte en aquellos locales que tienen más de 500 trabajadores, con un 40% de ellos a menos de 500 metros de una vía (tabla 4).

Tabla 3. Locales de actividad y trabajadores según su distancia a las vías de alta capacidad

(Fuente: Elaboración propia a partir del DUAE, 2006)

DISTANCIAS	LOCALES	%	TRABAJADORES	%	TAMAÑO MEDIO
500	54.955	21,80	722.560	31,19	13,15
1.000	60.769	24,11	504.144	21,76	8,30
1.500	53.681	21,29	396.261	17,10	7,38
2.000	38.916	15,44	311.869	13,46	8,01
> 2.000	43.771	17,36	382.084	16,49	8,73
Total	252.092	100,00	2.316.918	100,00	9,19

Tabla 4. Locales de actividad según el número de trabajadores y su distancia a las vías de alta capacidad

(Fuente: Elaboración propia a partir del DUAE, 2006)

DISTANCIAS	TOTAL	< 10 TRABAJADORES	10-24	25 - 99	100 - 499	>500
500	54.955	46.306	4.665	2.854	947	183
1.000	60.769	53.457	4.326	2.310	595	81
1.500	53.681	47.991	3.517	1.644	449	80
2.000	38.916	34.152	2.914	1.449	350	51
> 2.000	43.771	37.847	3.540	1.862	455	67
Total	252.092	219.753	18.962	10.119	2.796	462
DISTANCIAS %	TOTAL %	< 10 TRABAJADORES %	10-24 %	25 - 99 %	100 - 499 %	>500 %
500	21,80	21,07	24,60	28,20	33,87	39,61
1.000	24,11	24,33	22,81	22,83	21,28	17,53
1.500	21,29	21,84	18,55	16,25	16,06	17,32
2.000	15,44	15,54	15,37	14,32	12,52	11,04
> 2.000	17,36	17,22	18,67	18,40	16,27	14,50
Total	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

La red de alta capacidad y los centros comerciales

Los centros comerciales y de ocio son un elemento de vital importancia en las periferia metropolitana madrileña. Han sido vistos como uno de los principales motores de las nuevas centralidades periféricas, modificando sustancialmente las estructuras territoriales existentes, pues han tendido a establecerse en espacios de fuerte accesibilidad, atrayendo posteriormente a otras actividades normalmente terciarias y de oficinas para acabar convirtiéndose en articuladores de las nuevas centralidades en la corona metropolitana.

Efectivamente, su relación con la red de alta capacidad es marcada (tabla 5). Más del 67% de los centros se localizan a menos de 1.000 metros de la red. Pero son los de mayor tamaño los que más proximidad muestran, de manera que un 87% de la superficie total y un 76% de la superficie bruta alquilable (SBA) se concentran en esta franja. Además se produce una concentración muy fuerte en los primeros 500 metros, con más del 43% de los centros, del 66% de la superficie total y del 60% de la SBA. Igualmente importante es la relación del ocio vinculado con estas grandes superficies con la red viaria; si nos fijamos en las salas de cine que hay en estos centros, la mayor parte (más del 65%) se concentra en aquellos que están a menos de 500 metros de una vía de alta capacidad, mientras apenas algo más del 5% está más allá de 1.500 metros.

Tabla 5. Centros comerciales, superficie, SBA y número de cines según la distancia a las vías de alta capacidad

(Fuente: Elaboración propia a partir del Anuario de Centros Comerciales de la Comunidad de Madrid)

DISTANCIA	CENTROS	%	SUPERFICIE	%	SUPERFICIE BRUTA ALQUILABLE	%	CINES	%
500	58	43,3	3.602.785	66,8	1.465.021	60,9	312	65,7
1.000	32	23,9	1.101.352	20,4	360.338	15,0	83	17,5
1.500	19	14,2	412.683	7,7	393.655	16,4	51	10,7
2.000	12	8,9	163.611	3,0	122.849	5,1	23	4,8
> 2.000	13	9,7	113.546	2,1	64.801	2,7	6	1,3
Total	134	100	5.393.977	100	2.406.664	100	475	100

La importancia que tiene para este tipo de centros el localizarse en espacios de fuerte accesibilidad se denota si nos fijamos en su relación con las intersecciones entre las grandes vías radiales y las autopistas orbitales. Considerando dos franjas de distancia en torno a las intersecciones entre radiales y orbitales, una de 1.000 metros y otra de 2.000 metros, podemos ver que casi el 50% de los centros está a menos de 2.000 metros de una intersección, con más del 60% de la superficie total y un 56% de los cines en esta distancia. Pero además, a menos de 1.000 metros tenemos ya un 35% del total de los centros, el 55% de la superficie o el 46% de los cines (tabla 6).

Tabla 6. Centros comerciales según distancia a una intersección de un eje radial con una autopista orbital

(Fuente: Elaboración propia a partir del Anuario de Centros Comerciales de la Comunidad de Madrid)

Distancia	Centros	%	Superficie	%	Superficie Bruta Alquilable	%	Cines	%
1.000	48	35,6	2.978.635	55,2	938.908	39,0	219	46,1
2.000	17	12,6	594.739	11,0	338.602	14,1	51	10,7
> 2.000	70	51,9	1.820.603	33,8	1.129.154	46,9	205	43,2
Total	135	100	5.393.977	100	2.406.664	100	475	100

Consideraciones finales

Tratando de discernir las nuevas formas metropolitanas asociadas a los procesos de índole económica, tecnológica o sociocultural, Méndez (2007) señala cómo la reestructuración de los diferentes sectores de actividad “mantienen una lógica espacial bastante estricta en sus comportamientos, lo que hace necesarias cartografías más precisas [...], capaces de perfilar mejor la nueva geografía económica metropolitana”. Entendemos que, entre los muchos factores para entender esas lógicas, uno es las relaciones con las redes de transporte, que imprimen nuevos niveles de accesibilidad al territorio, lo que facilita la aparición de nuevas relaciones de centralidad en las periferias de los espacios metropolitanos.

La relación de los cambios de usos de suelo con la red viaria ha sido mostrada en otras ocasiones. En una publicación reciente, Naredo y Frías (2007) muestran, también para Madrid, pero a partir de los datos de los nomenclátor de 1991 y 2001, la expansión de la superficie de los núcleos urbanos y señalan que se ha producido siguiendo un modelo de conurbación difusa en torno a los principales ejes de transporte. Pero al no entrar a valorar cuál es esta relación y la fuente utilizada, tampoco permiten indagar más en los cambios de usos de suelo. Aquí hemos tratado de analizar los cambios en los usos de suelo en los entornos de las vías de alta capacidad a partir de una fuente poco utilizada hasta ahora, como es el Corine, pero que permite valorar los cambios en los usos urbanos para el conjunto de los espacios urbanos nacionales. A la vez se han usado dos fuentes, una propia de la Comunidad de Madrid, como el DUAE, y otra disponible para toda España (el Anuario de Centros Comerciales), con el fin de mostrar la clara relación entre actividades y red viaria.

De los datos se concluye el peso de las vías de alta capacidad en el desarrollo urbano de Madrid, hasta el punto de que ha ido marcando su propia forma de expansión. Los cambios en el propio modelo de la red pueden asemejarse a cambios en el modelo territorial. Así, como se señala en el documento de unas jornadas de campo recientes del Grupo de Geografía Económica por la periferia madrileña: “si hasta hace poco más de una década, la difusión de carácter radial definía con cierta nitidez el contraste entre el rápido crecimiento de las márgenes próximas a los ejes radiales que partían de la capital, la construcción de toda una serie de autopistas orbitales (M30, M40, M45 o la M50...) ha complicado el modelo de organización territorial, aproximándolo a los propios de las metrópolis policéntricas” (Méndez *et al.*, 2008: 2).

Bibliografía

- DE SANTIAGO, E. (2007): "Madrid, 'ciudad única'. Pautas y lógicas espaciales recientes en la región madrileña: las grandes transformaciones estructurales; el despliegue del nuevo 'paradigma único' en la región urbana de Madrid", *Urban*, 12: 8-33.
- ESTÉBANEZ, J. (coord.) (1990): *Madrid, presente y futuro*, Madrid, Akal.
- GAGO, C.; SERRANO, M. y BURGOS, A. (2004): "Repercusiones de las carreteras orbitales de la Comunidad de Madrid en los cambios de usos del suelo", *Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid*, 24: 145-167.
- GARCÍA, J.C. (2001): "Impacto de las autopistas de circunvalación en la accesibilidad del área metropolitana de Madrid", *Estudios Geográficos*, 243, 257-283.
- GARCÍA, J.C. Y GUTIÉRREZ, J. (2007): "La ciudad dispersa: cambios recientes en los espacios residenciales de la Comunidad de Madrid", *Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid*, 27.1: 45-67.
- GIULIANO, G. (1995): "Land Use Impacts of Transportation Investments: Highway and Transit", en Hanson, S. (ed.), *The Geography of Urban Transportation*, New York, The Guilford Press.
- GUTIÉRREZ, J. (2004): "Producción de suelo industrial en la Comunidad de Madrid: expansión, dispersión y fragmentación del espacio industrial", *Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid*, 24: 193-206.
- LÓPEZ DE LUCIO, R. y GARCÍA-LANZA, J. (2007): "La región urbana de Madrid: Territorio y transformación en la estructura espacial", en AA.VV., *La explosión de la ciudad. Transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional*, Ministerio de la Vivienda, Madrid, pp. 288-311.
- MÉNDEZ, R. (2007): "El territorio de las nuevas economías metropolitanas", *Eure*, XXXIII, 100: 51-67.
- MÉNDEZ, R. et al. (2008): *Madrid: el territorio de las nuevas economías metropolitanas. Algunas claves interpretativas*. Dossier documental. II Jornadas de Campo de Geografía Económica, Madrid, GGE-AGE.
- MÉNDEZ, R. y RODRÍGUEZ, J. (2007): "Transformaciones productivas y nuevas formas urbanas. Difusión de las actividades económicas en la región funcional de Madrid", *Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid*, 27.2: 105-134.
- MIRALLES, C. (2002): *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*, Barcelona, Ariel Geografía.
- NAREDO, J.M. y FRÍAS, J. (2007): "El metabolismo económico de la conurbación madrileña (1984-2001)", en Indovina, F. (coord.), *La ciudad de baja densidad. Lógicas, gestión y contención*, Colección Estudios, Serie Territorio, Diputació Barcelona, Barcelona.
- POZO, E. (2005): "Tendencias recientes en la evolución de la población de la Comunidad de Madrid, 1996-2001", *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 25: 353-379.
- SERRANO, M. (2002): "Influencia de las carreteras en el desarrollo urbano de la Comunidad de Madrid en el periodo 1987-1997", *Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid*, volumen extraordinario, pp. 459-469.
- SERRANO, M.; GAGO, C. y BURGOS, A. (2006): *Impacto territorial de las carreteras orbitales de la Comunidad de Madrid*, Compañía Española de Reprografía y Servicios, Madrid.
- VECSLIR, L. (2007): "Paisajes de la nueva centralidad", *Urban*, 12: 34-55.

CAPÍTULO X

PLANIFICACIÓN TERRITORIAL E INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN CASTILLA-LA MANCHA: EL CORREDOR CIUDAD REAL-PUERTOLLANO

María del Carmen Cañizares Ruiz

Introducción

La región de Castilla-La Mancha (1.977.304 habitantes en 2007), caracterizada por su gran extensión, su escasa población y su baja densidad, alberga pocos asentamientos que estadísticamente sean considerados como urbanos, entre los cuales destacan en el sector suroccidental los dos núcleos más relevantes de la provincia de Ciudad Real: su capital y Puertollano. Ambos han actuado como centros rectores en la jerarquía urbana regional, junto a otras capitales y ciudades importantes. Hoy, conectados por autovía, alta velocidad ferroviaria y con un aeropuerto en sus inmediaciones, por vez primera la planificación los considera de manera conjunta para rentabilizar sus sinergias en su entorno territorial inmediato dentro del *Plan de Ordenación del Territorio "Corredor Ciudad Real-Puertollano"*, en el que las infraestructuras de transporte tienen especial relevancia.

Planificación y ordenación del territorio en Castilla-La Mancha

En Castilla-La Mancha no existe un modelo territorial definido y, habitualmente, cuando analizamos el espacio regional hablamos de desestructuración, desarticulación, acefalia o excesiva dependencia del sistema urbano madrileño. Características, todas ellas, relacionadas con condicionantes territoriales como los desequilibrios en la distribución de la población, el elevado número de municipios rurales o el despoblamiento, entre otros. Estos fenómenos se vinculan a una red de ciudades poco integrada en la que se manifiesta el escaso poder de influencia de sus principales núcleos urbanos (Pillet, 2002: 19), a pesar de que concentran más del 30% de la población. Sólo una ciudad, Albacete (164.771 hab. en 2007), supera los 100.000 habitantes, mientras que el resto de capitales, Toledo (78.618 hab.), Guadalajara (77.925 hab.), Ciudad Real (71.005 hab.) y Cuenca (52.980 hab.), no los alcanzan, al igual que Talavera de la Reina (85.549 hab.) y Puertollano (50.838 hab.).

Se trata, pues, de ciudades medias y pequeñas a escala nacional, y también regional, que actúan como áreas de soporte de la actividad en el territorio, accesibles a través de los sistemas de comunicación y que, en los últimos años, "han acentuado su función de lugares centrales suministradores de servicios y constituyen los principales polos de atracción de la población castellano-manchega localizada en su entorno inmediato" (Panadero, García y Cañizares, 1999: 1.172). Junto a ellas, recientemente algunas ciudades intermedias presentan indicadores superiores a lo esperable en términos de tamaño, accesibilidad a grandes centros de actividad o de

especialización económica, en aspectos relativos a crecimiento económico, bienestar y sostenibilidad, así como participación e incorporación a la sociedad del conocimiento (Méndez, *et al.*, 2006: 91), como sucede en Alcázar de San Juan o Manzanares, hecho que pone de manifiesto su importancia en la ordenación para abarcar todo el espacio regional. En este sentido, la ausencia de núcleos dinámicos en áreas de poca población y escasa accesibilidad como las sierras determina la necesidad de incorporar municipios pequeños, semirurales y rurales que actúan como suministradores de servicios (Cañizares, 1999: 78).

La ausencia de ordenación del territorio en la región

La falta de atención hacia la ordenación territorial de Castilla-La Mancha se ha hecho especialmente patente desde el inicio del período democrático en España hasta hoy por comparación con lo ocurrido en otras regiones. Con una atención casi exclusiva hacia la planificación municipal, la territorial ha carecido de interés para las instituciones competentes, aunque no así para algunos geógrafos que han trabajado en la comarcalización geográfica de manera profusa (Panadero y Pillet, 1999 y 2004; Pillet y Martínez, 2007).

Ante la demanda actual de políticas de ordenación eficientes, que permitan superar las dificultades derivadas de la “falta de integración, acefalia y ausencia de jerarquía urbana” (Cebrián y Cebrián, 2000: 46), así como incidir en la mejora del sistema de comunicaciones y de las normas legislativas en materia territorial, los avances legales recientes favorecen la consolidación de un nuevo escenario. La posibilidad de abordar estas cuestiones a escala supramunicipal e incluso regional se inicia a finales de los años noventa con la *Ley 2/1998 de 4 de junio de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística* (LOTAU), instrumento que podría haber contribuido al diseño de un modelo de planificación territorial adecuada, aunque mantuvo un carácter principalmente urbanístico despreciando el componente territorial, lo que la convirtió en una herramienta muy poco válida. Más adelante, la *Ley 1/2003, de 17 de enero, de Modificación de la Ley 2/1998*, el *Decreto 248/2004, de 14 de septiembre*, donde se aprueba el *Reglamento de Planeamiento*, el *Decreto Legislativo 1/2004, de 28 de diciembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la LOTAU* (TRLOTAU) y, por último, las *Leyes 7/2005, de 7 de julio*, y *12/2005, de 27 de diciembre*, que modifican el Decreto 1/2004 (<http://www.cortesclm.es/>), iniciaron una nueva etapa para afrontar la planificación territorial. No obstante, desde la aprobación de la primera de ellas llama la atención el escaso tratamiento de los planes de carácter territorial (POT) frente a los que promueven actuaciones puntuales (PSI), lo cual indica la renuncia a promover un debate en torno al modelo territorial que se quiere crear en esta región (Plaza, 2003: 9; Pillet, 2005: 329), cuestión que no ha pasado desapercibida para los geógrafos (Plaza, 2003; Cañizares, 2007; Pillet y Martínez, 2007).

Actualmente, con el nuevo gobierno regional, la Dirección General de Planificación Territorial de la Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda (Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha) aborda “la organización y planificación estructural del territorio de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha mediante el establecimiento de determinaciones, de carácter vinculante u orientativo, reguladoras de los factores condicionantes de la ocupación y utilización de suelo con trascendencia supramunicipal y formalizadas en los correspondientes instrumentos” (art. 17 TRLOTAU), en concreto, los *Planes de Ordenación del Territorio* (POT). A partir de esta

figura, se está elaborando la *Estrategia Territorial de Castilla-La Mancha* (OT-CA-06-401) adjudicada a la empresa Ingeniería U.T.E. Compañía Planificadora S.L. para 2009, como transposición de la *Estrategia Territorial Europea* (C.E., 1999), a la vez que han diseñado cinco *POT* de carácter supramunicipal que analizaremos más adelante y entre los que se encuentra el referido al Corredor Ciudad Real-Puertollano.

Tabla 1. Enclave de los Planes de Ordenación del Territorio en la legislación de Castilla-La Mancha (TRLOTAU* y RP)**

(Fuente: Dirección General de Planificación Territorial, 2007, (Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda),

PLANES SUPRAMUNICIPALES		Planes de Ordenación del Territorio (P.O.T.) Proyectos de Singular Interés (P.S.I.)
PLANES MUNICIPALES	PLANES GENERALES	Plan de Ordenación Municipal (P.O.M.)
		Plan de Delimitación de Suelo Urbano (P.D.S.U.)
	PLANES DE DESARROLLO Y COMPLEMENTARIOS	Planes Parciales (P.P.)
		Estudios de Detalle (E.D.)
PLANES ESPECIALES		Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos (C.A.T.)

* TRLOTAU Decreto Legislativo 1/2004, de 28-XI-04, por el que se aprueba el Texto Refundido de la LOTAU.

** RP Decreto 248/2004, de 14-IX-04, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento.

Especial interés tiene la *Estrategia Territorial* para la región, entendida como un instrumento de planificación física que, abarcando la totalidad del territorio, avanza hacia su ordenación integral. Su finalidad es establecer un modelo territorial definitorio de la organización racional y equilibrada del suelo y de los recursos naturales, procurando la articulación, integración y cohesión de la Comunidad Autónoma, tanto interna como con el resto de España, singularmente con las comunidades autónomas limítrofes. Esperamos, pues, que al igual que la europea se centre en buscar “un desarrollo equilibrado y sostenible de ciudades y regiones” (C.E., 1999: 22), fomentando las redes de ciudades pequeñas en las áreas más atrasadas. La participación ciudadana se ha organizado a diferentes escalas entre las que destacamos un Ciclo de Mesas Temáticas (diciembre 2007-febrero 2008) auspiciadas por la Presidencia del Gobierno regional y en las que se han abordado cuestiones relativas a medio ambiente y paisaje, agua, planeamiento urbanístico, desarrollo industrial, equipamientos y servicios, energía, infraestructuras de transporte y comunicaciones, sistema agrario, desarrollo rural, patrimonio cultural, turismo y vivienda, entre otras.

La planificación supramunicipal: los Planes de Ordenación del Territorio (POT)

Según recoge la tabla 1, en Castilla-La Mancha la planificación de carácter supramunicipal propuesta por la TRLOTAU se vincula a dos instrumentos: los *Planes de Ordenación del Territorio (POT)*, orientados a conseguir

el equilibrio territorial y la estrategia a gran escala, y los *Proyectos de Singular Interés (PSI)*, cuya función es planificar la ejecución de actuaciones de proyección o interés supralocal.

Los primeros, que son los que ahora nos interesan especialmente, “son instrumentos que, abarcando la totalidad o parte del territorio de la Comunidad Autónoma, tienen por objeto bien la ordenación integral, bien la de una o varias cuestiones sectoriales del ámbito al que se refieran” (art. 18.1 TRLOTAU). Junto con la *Estrategia Territorial de Castilla-La Mancha*, se han aprobado cinco Planes de Ordenación Territorial (tabla 2): el

Tabla 2. Municipios integrantes de los Planes de Ordenación Territorial en Castilla-La Mancha

(Fuente: Dirección General de Planificación Territorial, 2007, (Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda)

NOMBRE	POT	ÁMBITO TERRITORIAL		ENTREGA PREVISTA
		PROV.	MUNICIPIOS	
1. Corredor del Henares y zona colindante de la Com. de Madrid		GU	Azuqueca de Henares, Villanueva de la Torre, Cabanillas del Campo, Marchamalo, Fontanar, Yunquera de Henares, Guadalajara, Horche, Yebe, Chilieches, Pioz, Pozo de Guadalajara, Mondéjar, Almoguera, Driebes, Albares, El Casar, Uceda, Galápagos, Torrejón del Rey, Mazuecos, Yebra, Fuentenovilla, Pozo de Almoguera, Torija, Trijueque, Tórtola, de Henares, Humanes, Valdeaveruelo, Quer, Valdarachas y Loranca de Tajuña	07/10/2007
2. Zona de La Sagra		TO	Seseña, Esquivias, Yeles, Illescas, Ugena, Carranque, El Viso de San Juan, Casarrubios del Monte, Valmojado, Méntrida, Las Ventas de Retamosa, Chozas de Canales, Palomeque, Cedillo del Condado, Lominchar, Yuncos, Numancia de la Sagra, Borox, Añover de Tajo, Alameda de la Sagra, Pantoja, Cobeja, Yuncler, Villaluenga de la Sagra, Recas, Yuncillos, Cabañas de la Sagra, Villaseca de la Sagra, Mocejón, Magán, Olías del Rey, Bargas, Camarerilla, Archicollar y Camarena	02/03/2008
3. Corredor Ciudad Real- Puertollano		CR	Argamasilla de Calatrava, Ballesteros de Calatrava, Cañada de Calatrava, Caracuel de Calatrava, Carrión de Calatrava, Ciudad Real, Corral de Calatrava, Daimiel, Miguelturra, Pobrete, Puertollano, Torralba de Calatrava y Villar del Pozo	26/01/2008
4. La Mesa de Ocaña y el Corredor de la A-3		TO y CU	MESA DE OCAÑA: Cabañas de Yepes, Ciruelos, Dos Barrios, La Guardia, Huerta de Valdecarábanos, Noblezas, Ocaña, Ontígola, Santa Cruz de la Zarza, Villamuelas, Villarrubia de Santiago, Villasequilla, Villatobas y Yepes CORREDOR A-3: El Acebrón, Alcázar del Rey, Almendros, Amonacid del Marquesado, Barajas de Melo, Belinchón, Campos del Paraíso, Fuente de Pedro Navarro, El Hito, Horcajo de Santiago, Huelves, Leganiel, Montalvo, Palomares del Campo, Paredes de Melo, Pozorrubio, Puebla de Almenara, Rozalén del Monte, Saceda-Trasierra, Saelices, Tarancón, Torrejuncillo del Rey, Torrubia del Campo, Tribaldos, Uclés, Villarejo de Fuentes, Villarrubio y Zarza de Tajo	20/02/2008
5. Área de Influencia de Albacete		AB	Albacete, Balazote, Barrax, Chincilla, La Gineta, La Herrera, La Roda, Mahora, Peñas de San Pedro, Pozo Cañada y Valdeganga	27/07/2008

POT Corredor del Henares y zona colindante de la Comunidad de Madrid en la provincia de Guadalajara (OT-GU-02.401/00) ya finalizado, el *POT Zona de la Sagra* en la provincia de Toledo (OT-TO-04-401), el *POT La Mesa de Ocaña y el Corredor de la A-3* en las provincias de Toledo y Cuenca (OT-TC-06-403), el *POT Área de influencia de Albacete* en la provincia de Albacete (OT-AB-06-402) y el *POT Corredor Ciudad Real-Puertollano*, todos ellos en fase de elaboración. Prevenir y atender necesidades, potenciar, diversificar e irradiar el crecimiento, así como integrar intereses públicos y privados encaminados a mejorar la calidad de vida, se encuentran entre sus objetivos (Cañizares, 2007: 6).

En general, constituyen herramientas de planeamiento a escala territorial que deberán coordinar y vincular el planeamiento “en pos de un nuevo modelo de urbanización, basado en el ahorro de consumo de suelo, la convivencia de usos y la cohesión social”, como sugiere el Manifiesto *Por una Nueva Cultura del Territorio* (www.geografos.org/manifiesto/). Desde el respeto a las competencias del resto de Administraciones públicas y de la Administración local de cada municipio, los POT no podrán clasificar suelo, ni sustituir en ningún caso el planeamiento urbanístico, pero sí contribuir al diseño de un modelo territorial supramunicipal, es decir, a la ordenación integral de una o varias cuestiones sectoriales, con lo que no se encuentran demasiado alejados de la planificación territorial estratégica llevada a cabo en otras regiones (Farinós *et al.*, 2005: 123 y ss.). Esto será especialmente importante en las áreas que ofrecen gran dinamismo económico y demográfico, principalmente las zonas cercanas a Madrid, pues el crecimiento en la región se está trasladando a las periferias debido a las mejoras recientes en el nivel de accesibilidad, la creciente y cada vez más modernizada oferta comercial, la incorporación de nuevas funciones administrativas y educativas y la revalorización del patrimonio histórico asociada al turismo (Cebrián, 2007c: 227).

El Plan de Ordenación del Territorio Corredor Ciudad Real-Puertollano

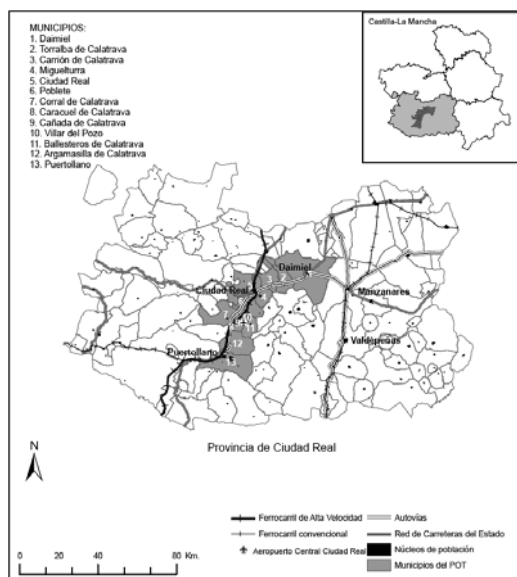
El objetivo principal de este instrumento de planificación, como en el resto de los casos, es “la organización racional y equilibrada del territorio y, en general, de los recursos naturales”, así como “la disposición de las actividades y usos que optimice las condiciones de vida en colectividad y armonice el desarrollo económico-social con el medio ambiente en general, la preservación de la naturaleza y la protección del patrimonio arquitectónico y del histórico y cultural” (art. 18.2 TRLOTAU).

Caracterización geográfica

El *POT Corredor Ciudad Real-Puertollano*, que ha sido adjudicado a la empresa INYPSA Informes y Proyectos S.A. en febrero de 2007, está integrado por los municipios recogidos en la figura anterior: Argamasilla de Calatrava, Ballesteros de Calatrava, Cañada de Calatrava, Caracuel de Calatrava, Carrión de Calatrava, Ciudad Real, Corral de Calatrava, Daimiel, Miguelturna, Poblete, Puertollano, Torralba de Calatrava y Villar del Pozo. La toponimia nos indica, en gran parte de los casos, que nos encontramos en el territorio dominado por la Orden de Calatrava después de la Reconquista desde finales de la Edad Media hasta la segunda mitad del siglo XVIII,

Figura 1. Municipios incluidos en el POT Corredor Ciudad Real-Puertollano

(Fuente: Dpto. de Geografía y O.T., (Laboratorio SIG. J. Plaza y V. Romero del Ávila), UCLM.)



el histórico Campo de Calatrava, del cual sólo Ciudad Real constituyó un enclave vinculado a la corona (tierra de realengo). En la tabla 3 hemos seleccionado algunos de sus actuales indicadores para acercarnos a su realidad demográfica y socioeconómica.

Este POT integra dos de los núcleos urbanos más relevantes de la región, Ciudad Real y Puertollano, que destacan sobre el resto de municipios en volumen de población, cuota de mercado y desarrollo de los servicios. Dos ciudades que han evolucionado de forma diferente, ya que Ciudad Real ha sido capital provincial y ha basado su crecimiento económico en las actividades terciarias (Pillet, 1984) vinculadas a la administración y al comercio, principalmente, mientras que Puertollano debe su desarrollo a la minería y a la industria (Cañizares, 1998 y 2001), aunque en los últimos años ha acelerado su proceso de terciarización (Cañizares, 2000). Los núcleos más cercanos a ellos también se benefician de sus dinámicas socioeconómicas, principalmente en el área de influencia de la capital provincial, como le ocurre a Miguelurra, que ha constatado un importante crecimiento real anual (3,7%) para el último período intercensal, “siendo el mayor beneficiario demográfico de los progresos de Ciudad Real” (Pillet, 2005: 326). También se ha notado, aunque en menor medida, en Torralba, Carrión de Calatrava, Poblete, Cañada de Calatrava o Ballesteros de Calatrava. Un poco más alejado, Daimiel, la tercera ciudad en volumen de población, manifiesta una cierta orientación hacia la construcción. Por su parte, en las zonas intermedias entre Ciudad Real y Puertollano, algunos municipios denotan un mercado de trabajo en el que perviven las actividades agrarias como sucede en Caracul de Calatrava.

Tabla 3. Indicadores por municipios incluidos en el POT Corredor Ciudad Real-Puertollano. Fuente: I.N.E. (<http://www.ine.es>)

MUNICIPIOS	POB. 2007 Hb.	EXT. Km ²	DENS. Hb/ Km ²	CUOTA MERC.*	MERCADO DE TRABAJO**			
					Agric.	Indus.	Const.	Serv.
Argamasilla de Calatrava	5.646	166	34.0	13	3,1	25,5	32,3	39,0
Ballesteros de Calatrava	539	58	9.3	-	11,0	11,9	23,7	53,4
Cañada de Calatrava	124	30	4.1	-	10,5	10,5	10,5	68,4
Caracuel de Calatrava	163	10	16.3	-	48,3	0,0	0,0	51,7
Carrión de Calatrava	2.792	96	29.0	7	8,9	3,5	28,2	59,4
Ciudad Real	71.005	285	249.1	156	0,8	3,8	8,5	86,9
Corral de Calatrava	1.260	149	8.4	3	10,6	19,1	38,9	31,3
Daimiel	18.078	438	41.3	36	6,2	13,5	42,7	37,6
Miguelturra	12.912	118	109.4	24	3,6	10,9	25,1	60,4
Poblete	1.386	28	49.5	2	8,5	17,7	17,7	56,2
Puertollano	50.838	227	224.9	94	1,0	25,2	22,2	51,6
Torralba de Calatrava	3.038	102	29.8	8	11,0	20,8	20,1	48,1
Villar del Pozo	112	13	8.6	-	2,0	0.0	96,9	0.0
TOTAL	167.893	1.720	97.6	-	-	-	-	-

* Cuota de Mercado: capacidad de consumo comparativa (2006) según Anuario La Caixa (<http://www.anuarieco.lacaixa>)

** % afiliados a la Seguridad Social por sectores de actividad (2006) según el Instituto de Estadística de Castilla-La Mancha (<http://www.ies.jccm.es/>) y elaboración propia

En general se identifican con los asentamientos del interior de la región, localizados en la llanura manchega, con mayores posibilidades de organizarse como subsistema autónomo (Panadero, 1996: 17-18) al estar más alejados de Madrid que otras capitales provinciales. Manifiestan, pues, unas dinámicas de crecimiento socioeconómico inferiores a aquellos otros territorios objeto de planificación que se encuentran en los límites con la comunidad madrileña, en especial el Corredor del Henares y la Zona de La Sagra, donde las tendencias de crecimiento demográfico y empresarial son mucho más elevadas. A pesar de ello, los dos núcleos que dan nombre al corredor se integran actualmente en el grupo de *ciudades conectadas* dentro de la jerarquía urbana regional, es decir, aquellas bien posicionadas en la red nacional de transportes por carretera y ferrocarril, que cuentan además con iniciativas para reforzar su capacidad de relación (aeropuerto, AVE,...) (Cebrián, 2007b: 26).

El crecimiento empresarial de los últimos años se ha acelerado a raíz del desarrollo de las infraestructuras de transporte, principalmente de empresas relacionadas con la construcción y con los servicios. Un ejemplo son los tres hipermercados existentes en el área POT: Eroski y Leclerc en Ciudad Real (1992) y Carrefour en Puertollano (1998), impulsores "de actuaciones urbanas, en muchos casos en los límites de las ciudades, con efectos indudables en su expansión y renovación" (Cebrián, 2007c: 228). Además, entre los principales proyectos de

futuro se incluyen los siguientes: en Ciudad Real, la finalización del *Complejo de Ocio "Reino de Don Quijote"*, al que se ha calificado como "Las Vegas en La Mancha, un nuevo destino turístico para Europa" (<http://www.turismo20.com/>), promovido por Valcansado S.A. y que incluye "El Reino Golf", un campo de 9 hoyos y tres de 18, al que se añadirán cinco hoteles, un casino y más de 9.000 viviendas. En Puertollano, la instalación de una *Central Termosolar* para el otoño de 2008, un proyecto de Iberdrola pionero en Europa por la tecnología que incorpora; y en Miguelurra, un *Parque Tecnológico* para 2010 que acogerá industrias relacionadas con las Tecnologías de la Información y Comunicación.

Sin duda, la integración de estas iniciativas en el diseño del POT y la búsqueda de una ordenación integral para todos los municipios puede contribuir a que en este territorio el continuo urbano-rural no se entienda sólo como la descripción de las consecuencias provocadas por la difusión espacial de la urbanización, sino que se aborde desde la interpretación del territorio construido por una red de relaciones funcionales donde los efectos multiplicadores generados por los núcleos urbanos puedan dinamizar su entorno próximo y servir de soporte (servicios, equipamientos) a iniciativas surgidas en zonas rurales ayudando a diversificar sus economías (Méndez, Michelini y Romeiro, 2006: 380).

Es preciso señalar, por último, que los dos municipios rectores de este territorio cuentan con recientes instrumentos de planificación estratégica a cargo de los respectivos ayuntamientos, además de los correspondientes Planes de Ordenación Municipal (POM). Ciudad Real aprueba en 2004 la 1º fase de su *Plan Estratégico "Ciudad Real 2015"* con cuatro ejes para el futuro: 1. Ciudad de la calidad integrada y conectada; 2. Ciudad atractiva; 3. Ciudad del conocimiento y de la innovación; y 4. Ciudad de las personas (Pillet, 2004). Y Puertollano lo hace en 2005 con un *Plan Estratégico* que incluye diferentes líneas de actuación agrupadas en cinco ejes: 1. Promover un crecimiento económico diversificado y sostenido; 2. Formación y políticas de empleo cualificadas y estables; 3. Bienestar y mejora de la calidad de vida; 4. Infraestructuras; y 5. Medio ambiente y seguridad industrial (<http://www.ayto-puertollano.es>). En ambos casos las expectativas son muy amplias, como corresponde al *marketing* urbano actual, pero aún es pronto para obtener resultados relevantes y beneficiosos para ambas ciudades, cuestión que dependerá no sólo de su diseño, sino de su puesta en práctica en cada caso.

Las infraestructuras de transportes como elementos fundamentales en la articulación del POT

En la región castellano-manchega las infraestructuras de transporte son objeto de análisis para los geógrafos en relación con sus implicaciones territoriales, teniendo en cuenta que una de sus características principales ha sido la tradicional dependencia y subordinación funcional a la metrópoli madrileña debido a su condición de "área de paso" (Escudero, 2007: 307) entre la capital del Estado y Andalucía, al sur; la Comunidad Valenciana, al este; y Extremadura y Portugal al oeste. El resultado es que esta comunidad autónoma está conformada por "arterias interregionales de paso, incapaces de conectar, ni relacionar entre sí las capitales provinciales y los centros nodales de mayor dinamismo" (Campesino, 1999: 172), hasta tal punto que "el trazado del ferrocarril y la progresiva consolidación de los ejes de comunicación nacionales han marcado y condicionado la dinámica urbana regional" (Cebrián, 2007b: 17), situación que ha mejorado ligeramente con

la construcción de algunas infraestructuras transversales regionales como la autovía Toledo-Tomelloso (CM-42 o Autovía de los Viñedos).

A comienzos del siglo XXI, las infraestructuras de comunicación cobran especial importancia y en algunos casos, como el AVE, aportan “una nueva imagen de la ciudad y del territorio” (Bellet, 2000: 97). No sólo mejoran la conexión entre las capitales provinciales y las ciudades importantes, sino que favorecen la consolidación de asentamientos urbanos fragmentados y dispersos construidos junto a las principales infraestructuras, principalmente en torno a los ejes viarios, facilitando el crecimiento de la población, de las actividades económicas y de la vivienda, con la morfología de corredores urbano-industriales y de servicios o de áreas urbanas supramunicipales (Cebrián y *et al.*, 2007: 512-513). Se precisa, por tanto, acometer una política descentralizadora en relación con la ordenación territorial que integre de forma efectiva las principales ciudades y palie la acentuada dependencia de Madrid para Ciudad Real y Puertollano (Cobos, 2001: 55-56), en este caso, más aún teniendo en cuenta que la “cohesión territorial” ha aumentado en esta provincia debido a las nuevas infraestructuras de transporte (Garmendia, 2007: 112).

Para analizar el Corredor Ciudad Real-Puertollano, es necesario detenernos en algunas infraestructuras de primer orden imprescindibles para entender su articulación, sin olvidar que partimos de un área marginada respecto a las vías de comunicación desde la apertura del Camino Real a Andalucía a finales del siglo XVIII por el paso de Despeñaperros, que alejó estas ciudades de los itinerarios principales de conexión con la capital nacional, siendo intensificado este aislamiento, más adelante, por el trazado ferroviario y el de las autovías radiales. Habría que esperar hasta la década de los noventa del siglo pasado para que esta situación mejorase con la llegada de la alta velocidad ferroviaria (Madrid-Sevilla) y, más adelante, con el trazado de una nueva autovía (Lisboa-Valencia) como veremos.

La línea ferroviaria de alta velocidad (AVE). Como sabemos, la alta velocidad ferroviaria en España se inicia en 1992 conectando Madrid y Sevilla (471 Km) con paradas intermedias en Ciudad Real, Puertollano y Córdoba. Desde ese momento la mejora en la oferta de servicios ha sido constante. En concreto, la conexión entre Ciudad Real y Puertollano no sólo se beneficia de los trenes AVE, que unen Madrid con Ciudad Real en 55 minutos y con Puertollano en 61, sino que, respecto a Madrid, cuenta con un servicio de “Lanzadera” (AVE Media Distancia con trenes AVANT) que multiplica el número de recorridos diarios¹, de 56 y 73 minutos respectivamente. Esta línea es frecuentemente utilizada por los llamados *commuters*, “viajeros que utilizan el tren de alta velocidad con una periodicidad muy elevada, generalmente diaria, ya que se desplazan desde su localidad de residencia a la de trabajo” (Menéndez, Coronado y Rivas, 2002: 53). A ellos se une un flujo importante de estudiantes en la conexión Ciudad Real-Puertollano.

Su impacto en las dos ciudades respecto a Madrid ha sido positivo realizando la centralidad de ambas, aunque Ciudad Real “mejora claramente su ritmo de crecimiento a partir del AVE en comparación con la media

1. En 2005 se contabilizaron 34 millones de viajeros en el AVE Madrid-Sevilla y 16 millones en las Lanzaderas que conectan Ciudad Real y Puertollano con Madrid (Serrano *et al.*, 2006: 199).

de las capitales similares” y Puertollano lo “empeora” (Serrano *et al.*, 2006: 205). Ello se explica porque Ciudad Real, especializada en el sector servicios, une a la llegada del AVE el desarrollo del Rectorado y del Campus Universitario iniciado en 1985 (Pillet, 2005: 327 y ss.) y el de actividades terciarias como el comercio o el turismo de congresos, mientras que Puertollano, vinculada a la industria pesada (petroquímica) y a la producción de energía (termoeléctrica), no logra remontar la crisis en la etapa postindustrial. En Ciudad Real, además, se crea una nueva estación localizada al sureste de la ciudad, desencadenando “un desarrollo urbano integrado por viviendas unifamiliares, zona comercial y Parque Industrial Avanzado, lo que ha originado que Ciudad Real se haya unido a Miguelturna” (Pillet, 2005: 328) y también haya aumentado su parque inmobiliario. En Puertollano, sin embargo, se reutilizó la antigua estación ubicada en un lugar central de la ciudad y ello no ha repercutido en la expansión del tejido urbano, con lo que puede afirmarse que el AVE, como en otras localizaciones, aquí no ha tenido efectos multiplicadores evidentes (Martí-Henneberg, 2000: 140).

Las Autovías (A-43 y AP-41). El territorio incluido en el Corredor Ciudad Real-Puertollano se encuentra alejado unos 50 kilómetros de la Autovía A-4 que conecta Madrid con Andalucía y en esta provincia beneficiaba a otros núcleos urbanos como Valdepeñas o Manzanares (figura 1). Ello suponía que, durante mucho tiempo, Ciudad Real formara parte del grupo de capitales provinciales que no tenía conexión por autovía, junto con Cáceres, y que Puertollano albergara la única refinería de petróleo del país sin salida por autovía con un tráfico de cisternas considerable. Ha habido que esperar hasta febrero de 2008 para que ambas ciudades se integraran en la red nacional de autovías, ahora transversales, dentro del itinerario Lisboa-Valencia, tal como estaba previsto en el *Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (2004-2020)*. Nos referimos concretamente al tramo Ciudad Real-Puertollano (A-41) que sustituye a la carretera N-420 y se prolonga hacia Daimiel y Atalaya del Cañavate (A-43). A esta autovía se unirá en un futuro próximo la autopista de peaje Toledo-Ciudad Real-Córdoba (AP-41), que se encuentra en fase de proyección y que proporcionará el enlace Madrid-Córdoba, además de actuar como alternativa a la N-401 que une Ciudad Real con la capital de la región, así como con el sur, beneficiando al área de Puertollano.

Es sabido que la autopista se adapta mejor que el tren de alta velocidad al sustento y desarrollo de las actividades industriales, mientras que éste funciona como catalizador para el desarrollo de ciudades terciarias que incrementan su oferta (Ureña, *et al.*, 2005: 16), como ha ocurrido con Ciudad Real. Esperamos, pues, que la autovía consiga paliar la situación de declive de Puertollano y su área de influencia. Sus efectos, sin duda, se han notado ya en parte del corredor, como es el área Daimiel-Ciudad Real, contribuyendo a reforzar el entorno de Ciudad Real, un “área urbana supramunicipal formada por un grupo reducido de municipios que presentan un *nivel de integración muy alto* y que agrupa en el entorno de la propia capital provincial a Poblete y Miguelturna” (Cebrián, 2007c: 235).

El Aeropuerto Central Ciudad Real. El *Aeropuerto Central Ciudad Real*, situado entre Ciudad Real y Puertollano junto a la línea AVE, responde al proyecto de primer aeropuerto privado de España, aunque la

sociedad que lo gestiona, Ciudad Real Aeropuerto S.L., ha contado con un “enorme apoyo público” (Pillet, 2005: 329), sobre todo de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Declarado por el Gobierno regional como *Proyecto de Singular Interés (PSI)* en julio de 2002, comenzó su construcción dos años después y hoy está pendiente de su apertura oficial, prevista para junio de 2008. Atrás ha quedado la dura pugna mantenida con el Ministerio de Medio Ambiente y con la U.E. por su ubicación originaria en una Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA “Campo de Calatrava”) a partir de la declaración de impacto ambiental. Su obligada relocalización, aunque finalmente realizada en el límite de esta ZEPA, ha condicionado la paralización y reapertura de las obras, además de un cierto debate social avivado por los colectivos ecologistas.

Distribuye sus instalaciones en algo más de 1.800 Ha (campo de vuelos, terminales de pasajeros, carga y aviación general, torre de control...) y su principal potencial radica en su función como puerta de entrada de mercancías desde América Latina (Chile y Colombia) y desde África (Mauritania, Senegal...) hacia la Unión Europea. Su cercanía a Madrid (50 minutos, pues contará con conexión ferroviaria AVE) y diversos factores, como su ubicación estratégica en el interior de la Península, su conexión con otros medios de transporte, los servicios que puede ofrecer al sector empresarial o las oportunidades de negocio en su entorno inmediato, le auguran un futuro prometedor (Chávarri, 2008: 4).

Conclusiones

Investigadores de la E.T.S. de Caminos, Canales y Puertos de la UCLM afirmaban en 2006 que “las expectativas que se están generando en el Corredor Ciudad Real-Puertollano, con el aeropuerto internacional [...], la autopista de peaje Madrid-Córdoba y la autovía Valencia-Lisboa, son altamente positivas. A las inversiones en este corredor hay que unir, en Ciudad Real, el complejo de ocio “Reino de Don Quijote”. Todas ellas están llamando la atención a inversores inmobiliarios foráneos” (Serrano, *et al.*, 2006: 226). Hoy, una vez iniciada la planificación supramunicipal en esta zona, esperamos que contribuyan a la “producción física del territorio ordenado” (Pujadas y Font, 1998: 34), pues aún las estrategias desarrolladas han sido escasas (Ureña, 2005: 8).

Las excepcionales condiciones que nos encontramos aquí han de ser rentabilizadas, pues pocos corredores de transporte cuentan con aeropuerto y alta velocidad ferroviaria, además, “el número de ciudades intermedias y de pequeño tamaño localizadas a cierta distancia de las grandes urbes y conectadas con ellas mediante líneas de alta velocidad es hoy, en Europa, relativamente pequeño: Vendôme, Mâcon y Le Creusot en Francia, Fulta y Göttingen en Alemania, o Ciudad Real y Puertollano en España, constituyen algunos ejemplos” (Ureña, *et al.*, 2005: 16), a los que también podríamos añadir otros como Lleida (Bellet, 2005).

Deseamos por último que la puesta en marcha del *POT Corredor Ciudad Real-Puertollano* contribuya a la organización racional y equilibrada de este territorio, pues es evidente que “un territorio bien gestionado constituye un activo económico de primer orden” (www.geografos.org/manifiesto/). Tendremos que esperar a la finalización del proyecto y a la obtención de los primeros resultados para comprobarlo.

Bibliografía

- BELLET, C. (2000): "L'impacte de l'alta velocitat en ciutats intermèdies. El cas de Ciudad Real", en VV.AA., *Les oportunitats del Tren d'Alta Velocitat a Lleida*, Lleida, Pagès Editors, pp. 87-113.
- BELLET, C. (2005): "El Tren de Alta Velocidad en Lleida: dos años con el TAV (2003-2005)", en *I Congreso Nacional de la Red de Ciudades AVE*, pp. 11-14. [<http://www.redciudadesave.es/congreso/actasyconclusiones.php>]
- CAMPESINO, A.J. (1999): "Transportes: la difícil comunicación interna", en Tamames, R. y Heras, R. (dirs.), *Enciclopedia de Castilla-La Mancha*, VII, Madrid, Edicsa, pp.172-173.
- CAÑIZARES, M^aC. (1998): *Desarrollo urbano y problemática ambiental de la ciudad de Puertollano (Ciudad Real)*, Cuenca, UCLM, Col. Tesis Doctorales, n^o 81.
- CAÑIZARES, M^aC. (1999): "La red urbana", en Tamames, R. y Heras, R. (dirs.), *Enciclopedia de Castilla-La Mancha*, II, Madrid, Edicsa, pp. 77-95.
- CAÑIZARES, M^aC. (2000): "El progresivo proceso de terciarización de una ciudad industrial: Puertollano", en Morales, G. (ed.), *Actas Turismo y Ciudad*, Las Palmas de Gran Canaria, AGE y Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, pp. 266-271.
- CAÑIZARES, M^aC. (2001): *El proceso de urbanización de la ciudad de Puertollano*, Ciudad Real, Biblioteca de Autores Manchegos.
- CAÑIZARES, M^aC. (2007): "Los cambios y las estrategias territoriales: Hacia una correcta ordenación del territorio en Castilla-La Mancha", en *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XII, n^o 704. [www.ub.es/geocrit]
- CE (Comisión Europea) (1999): *ETE. Estrategia Territorial Europea*, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo.
- CEBRIÁN, F. (2007a): "La red urbana", en Pillet, F. (coord.), *Geografía de Castilla-La Mancha*, Almud, Ediciones de Castilla-La Mancha, Ciudad Real, pp.177-194.
- CEBRIÁN, F. (2007b): "Transformaciones y ajustes ante las nuevas dinámicas urbanas. Manifestaciones en la organización del territorio de Castilla-La Mancha", *Estudios Geográficos*, 262: 7-32.
- CEBRIÁN, F. (2007c): "Ciudades con límites y ciudades sin límites. Manifestaciones de la ciudad difusa en Castilla-La Mancha", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 43: 221-240.
- CEBRIÁN, F. et al. (2007): "Transporte y territorio: la formación del corredor urbano industrial de La Mancha oriental", en Gutiérrez, S. y Sanz, J.J. (coords.), *Homenaje al profesor José Manuel Casas Torres*, Madrid, Universidad Complutense, pp. 511-525.
- CEBRIÁN, A. y CEBRIÁN, F. (2000): "Los desequilibrios en la estructura urbana de Castilla-La Mancha", *Papeles de Geografía*, 32: 45-59.
- COBOS, F., DE LOS (2001): "Ferrocarril y espacio regional. Un análisis sobre la ordenación del territorio en Castilla-La Mancha", *Añil* 23: 52-56, Madrid.
- CHÁVARRI, R. (2008): "El aeropuerto Central Ciudad Real se inaugurará el 8 de junio", en *La Tribuna de Ciudad Real* (25-I-2008), pp.4-5.
- ESCUADERO, L.A. (2007): "Los transportes", en Pillet, F. (coord.), *Geografía de Castilla-La Mancha*, Almud, Ediciones de Castilla-La Mancha, Ciudad Real, pp. 307-326.

- FARINÓS, J. et al. (2005): "Planes estratégicos territoriales de carácter supramunicipal", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 39: 117-149.
- GARMENDIA, M. (2007): "Alta velocidad y cohesión territorial. El sistema urbano de Ciudad Real" en Ribalaygua, C. (ed.), *Alta Velocidad y Territorio*, Col. Cuadernos de Ingeniería y Territorio, 10, UCLM, Ciudad Real, pp. 93-113.
- MARTÍ-HENNEBERG, J. (2000): "Un balance del tren de alta velocidad en Francia. Enseñanzas para el caso español", *Ería. Revista de Geografía*, 57: 57-70.
- MÉNDEZ, R.; MICHELINI, J.J. y ROMEIRO, P. (2006): "Redes socio-institucionales e innovación para el desarrollo de ciudades intermedias", *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, XXXVIII, 148: 377-395.
- MÉNDEZ, R. et al. (2006): "Ciudades intermedias y desarrollo territorial en Castilla-La Mancha", *Xeográfica*, 6: 69-93.
- MENÉNDEZ, J.M.; CORONADO, J.M. y RIVAS, A. (2002): *El AVE en Ciudad Real y Puertollano*, Col. Cuadernos Ingeniería y Territorio, 2, UCLM, Ciudad Real.
- PANADERO, M. (1996): "La ordenación urbana en Castilla-La Mancha", *Añil. Cuadernos de Castilla-La Mancha*, 10: 15-21, Madrid.
- PANADERO, M. y PILLET, F. (1999): "Las comarcas de la región", en Tamames, R. y Heras, R. (dirs.), *Enciclopedia de Castilla-La Mancha*, Vol. II, Madrid, Edicsa, pp.175-213.
- PANADERO, M. y PILLET, F. (2004): "Las comarcas", en Panadero, M. y Sancho, J. (dirs.), *Atlas del Turismo Rural de Castilla-La Mancha*, IGN y otros, Madrid, pp.38-39.
- PANADERO, M.; GARCÍA, C. y CAÑIZARES, M^oC. (1999): "Continuidad y cambio en la estructura socioeconómica de las ciudades de Castilla-La Mancha", en VV.AA., *Professor Joan Vilá Valentí. El seu mestratge en la geografia universitaria*, Barcelona, Universidad de Barcelona, pp. 1.153-1.173.
- PILLET, F. (1984): *Geografía Urbana de Ciudad Real (1255-1980)*, Akal, Madrid.
- PILLET, F. (2004): "El Plan Estratégico de Ciudad Real 2015: propuestas para el debate", *Formas de Arquitectura y Arte*, 8: 34-37.
- PILLET, F. (2005): "Ciudad Real: cambios en el espacio público y en la vida colectiva con la llegada del AVE a la ciudad", en VV.AA., *La ciudad y el miedo*, Universitat de Girona y AGE, Girona, pp. 325-334.
- PILLET, F. y MARTÍNEZ, H.S. (2007): "La comarcalización y la ordenación territorial", en Pillet, F. (coord.), *Geografía de Castilla-La Mancha*, Ciudad Real, Al mud, Ediciones de Castilla-La Mancha, pp. 329-344.
- PLAZA, J. (2003): "¿Es la LOTAU una ley de ordenación del territorio o una ley del suelo?", *Formas de Arquitectura y Urbanismo*, 3: 8-11.
- PUJADAS, R. y FONT, J. (1998): *Ordenación y planificación territorial*, Madrid, Síntesis.
- SERRANO, R. et al. (2006): "Análisis de las consecuencias territoriales del AVE en ciudades pequeñas: Ciudad Real y Puertollano", *Estudios Geográficos*, LXVII, 260: 199-229.
- UREÑA, J.M. (2005): "Situaciones y retos territoriales de la Alta Velocidad ferroviaria en ciudades pequeñas de España", en *Congreso Nacional de la Red de Ciudades AVE*, pp. 6-10. [<http://www.redciudadesave.es/congreso/actasyconclusiones.php>]
- UREÑA, J.M. et al. (2005): "Alta velocidad ferroviaria e integración metropolitana en España: el caso de Ciudad Real y Puertollano", *Eure*, 92: 87-104. Consulta en línea: [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid], pp. 1-20.
- VV.AA. (2006): *Por una Nueva Cultura del Territorio* (Manifiesto). [www.geografos.org/manifiesto/]

CAPÍTULO XI

PLANIFICACIÓN Y PROYECTOS URBANOS AL ENTORNO DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD. EL REPOSICIONAMIENTO DE SEGOVIA Y SU TERRITORIO CON LA LLEGADA DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD¹

Antònia Casellas, Carme Bellet y Pilar Alonso

Introducción

En diciembre de 2007 el tren de alta velocidad (TAV) llega a la ciudad de Segovia. Lo hace quince años más tarde de la implantación de la primera línea del TAV en España, con la inauguración de la línea Madrid-Sevilla en el año 1992. Como ha sucedido en otros casos de ciudades medias españolas, el tren crea nuevas posibilidades de reordenación territorial y urbana en la capital segoviana, al igual que genera expectativas de dinamización económica. En el caso de Segovia, el TAV también conlleva un especial impacto simbólico para los ciudadanos por dos motivos. En primer lugar, porque la llegada del tren supone un punto de inflexión en el aislamiento de una ciudad que, a pesar de ser colindante a la provincia de Madrid, dada la topografía de la zona y la escasa inversión en infraestructuras, históricamente se ha mantenido en la periferia de los desarrollos demográficos, económicos y culturales del centro peninsular. En segundo lugar, porque a diferencia de otras ciudades medias españolas en las que la estación del TAV se ha conseguido porque se encontraba en la línea de conexión de dos grandes centros poblacionales, en Segovia la consecución de la estación del TAV es el resultado de un largo proceso de *lobby* por parte de un amplio colectivo social de la zona en respuesta a iniciales planes de trazado del Ministerio de Fomento que no contemplaban parada en la ciudad.

El presente capítulo presenta el trabajo de investigación realizado durante el año 2007 en el Departamento de Sociología y Geografía de la Universidad de Lleida. El trabajo está basado en una metodología cualitativa que incluye entrevistas en profundidad a agentes políticos, sociales y económicos de la ciudad de Segovia y su provincia, a la vez que en la explotación de datos cuantitativos y primarios. La información obtenida a través de las entrevistas se complementa con numerosas fuentes secundarias que permiten analizar la reordenación urbana que el TAV implica para la ciudad en el marco de los nuevos planes de ordenación territorial a escala local y regional; las políticas de dinamización económica que incentiva la conexión de la ciudad con el centro de

1. La investigación que da lugar a la presente aportación se financia con el proyecto de investigación: *Políticas urbanas en torno al tren de alta velocidad en España*, financiado por el Ministerio de Educación y Ciencia con la referencia TRA2007-68033-C03C02. Además ha sido objeto de convenio entre Caja Segovia y la Universidad de Lleida: *Impacto socioeconómico del tren de alta velocidad en Segovia capital y provincia*.

Madrid a poco más de 25 minutos; y la movilización de capital social y humano que el objetivo de la consecución de la estación del TAV ha generado en la ciudad y su entorno. La investigación identifica nuevos retos en la planificación urbana en la medida en que las posibilidades de crecimiento producidas por la llegada del TAV generan diferentes modelos posibles de desarrollo. Para contextualizar el debate, la siguiente sección presenta brevemente el contexto territorial e histórico de la ciudad.

Segovia: la periferia céntrica

La provincia de Segovia, de 6.949 Km² y situada al norte de la cordillera que divide en dos la meseta central de la península Ibérica, presenta una gran diversidad fisiográfica, en buena parte caracterizada por la notable presencia del dorsal montañoso. La presencia de la sierra es fundamental en la comprensión de la realidad territorial. El macizo continuo permite (y ha permitido) establecer relaciones ambivalentes con los vecinos: barrera en unos casos, a la vez que espacio altamente valorado paisajística y ambientalmente. Esta relación ambivalente ha sido una constante en la relación con Madrid que la sierra ciertamente dificulta, pero deviene a la vez uno de los principales recursos del territorio a la hora de atraer visitantes, residentes temporales y turistas. Y es precisamente esa condición de barrera lo que el tren de alta velocidad viene a cambiar de forma relativa. Y con ello el territorio puede mantener y valorizar su patrimonio (natural, paisajístico, cultural) y estar a la vez “conectado” y más próximo (si se quiere) a las grandes realidades urbanas y centros económicos y sociales.

El proyecto del tren de alta velocidad (TAV) que discurre entre Madrid-Segovia-Valladolid dentro de la línea de acceso ferroviario con el norte (comunicación con Galicia) y noroeste de España (comunicación con el País Vasco) tiene 179,5 Km. Este recorrido reduce la distancia de la vía convencional entre la capital de España y Valladolid en 68,5 Km.

Segovia y su provincia se benefician claramente, sobre todo si lo comparamos con la situación de aislamiento o marginación ferroviaria histórica que ha vivido la provincia. Segovia nunca ha sido un gran nudo ferroviario, a diferencia de sus vecinas Ávila o en menor nivel Soria. Ni la longitud de líneas ni el equipamiento ferroviario han sido nunca muy significativos, tratándose, con una gran diferencia respecto a las provincias de la comunidad, del área menos dotada de Castilla y León (De las Rivas, Santos, Pastor y Peiret, 2002: 100-101). A mediados del siglo XIX la inauguración de la línea del Norte transcurre por tierras sorianas. El empalme de Segovia con la línea del Norte debe esperar hasta 1884, con la ejecución de la línea Medina del Campo-Segovia-Madrid. En 1888 la línea Villalba-Segovia permite las comunicaciones ferroviarias más directas con Madrid. La línea Villalba-Segovia-Medina del Campo proporcionó un notable dinamismo en el área, no sólo por el transporte de viajeros, asegurado por el paso de trenes de largo recorrido de Madrid a Galicia o Madrid a Santander, sino también por vehicular el transporte de mercancías (Gómez de Caso Estrada, 2004).

Tras el cierre en 1993 de la línea Segovia-Medina del Campo se produce el aislamiento ferroviario de Segovia, cuya estación, que termina en fondo de saco en el borde meridional de la ciudad, se convierte en punto de origen y destino de cercanías de Madrid. El mantenimiento de la línea Villalba de Guadarrama-El Espinar-Segovia

se produce en unas condiciones de mínimos, tan sólo para conservar su estándar y sus bajos niveles de servicio. Teniendo en cuenta las condiciones de la línea y el servicio, el movimiento de pasajeros puede calificarse de notable: entre 650-700 pasajeros al día en los últimos años. La puesta en marcha de la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid corrige en principio buena parte del déficit que Segovia y su área de influencia arrastran históricamente al formar parte del importante corredor Valladolid-Madrid que comunica el centro con el norte de la Península.

La conectividad territorial es importante para Segovia, porque puede ayudar a dinamizar su crecimiento poblacional. La segunda mitad del siglo XX ha significado para la provincia de Segovia la pérdida de más de una cuarta parte de su población. Dentro de este período la dinámica fue especialmente negativa entre 1950 y 1981 (con una pérdida de más de 50.000 habitantes), destacando la de los años sesenta, con un incremento negativo anual del 1,7% de la población. Entre 1970 y 2006 el conjunto de la provincia ha pasado de una población de 162.075 habitantes a 156.598, con un ligero descenso general que ha supuesto un descenso del 3,4% de la población provincial. Esta ligera regresión o estancamiento general, no obstante, no se ha distribuido uniformemente en el territorio, y así, mientras unas áreas han ido acumulando pérdidas, en otras pocas se ha asistido a una concentración.

La provincia de Segovia, con 209 municipios, 382 entidades singulares de población y 17 entidades menores, tenía censados en 2006 156.598 habitantes, cuya distribución presenta diferentes patrones de concentración. La capital, Segovia, con 55.476 habitantes, supone el 35,4% del total, presentando una distancia notable respecto a sus más inmediatos seguidores.

El tren de alta velocidad contribuye, pues, a revolucionar la tradicional posición geográfica de este territorio para generar una nueva posibilidad de relacionarse mucho más abierta y flexible a través de la red. La inserción en ésta, que la articula de entrada a Madrid y Valladolid, con las que va a intensificar las relaciones, le permite también a medio plazo, y a medida que se vayan desarrollando las infraestructuras previstas por el actual Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte – PEIT (2005), establecer contacto con otras capitales castellano-leonesas y ciudades del norte y noroeste peninsular.

La reordenación urbana en el marco de los nuevos planes de ordenación urbana y territorial

La creación de la nueva estación del TAV y las posibles sinergias positivas que puede generar para Segovia y su entorno son una gran oportunidad y, por ello, han recibido especial consideración en normativas de ordenación del territorio tanto en la escala regional como local.

La ejecución del nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España se menciona con detalle en las *Directrices de Ordenación de Ámbito Territorial de Segovia y Entorno* (DOTSE) aprobadas por el decreto 74/2005 de 20 de octubre. El documento puntualiza la necesidad de planificar el territorio teniendo en cuenta el impacto que supone la llegada del TAV al área. En concreto, las DOTSE enfatizan que la llegada del tren, junto con la revisión del *Plan General de Ordenación Urbana de Segovia* y la creciente demanda de suelo para turismo y ocio, van a acelerar el desarrollo urbanístico de la ciudad y su alfoz.

Figura 1. Habitantes en entidades singulares de población (núcleos) en 2006

(Fuente: Laboratorio de Cartografía - Universidad de Lleida a partir de datos del Nomenclátor a 1 de enero de 2006, (INE))

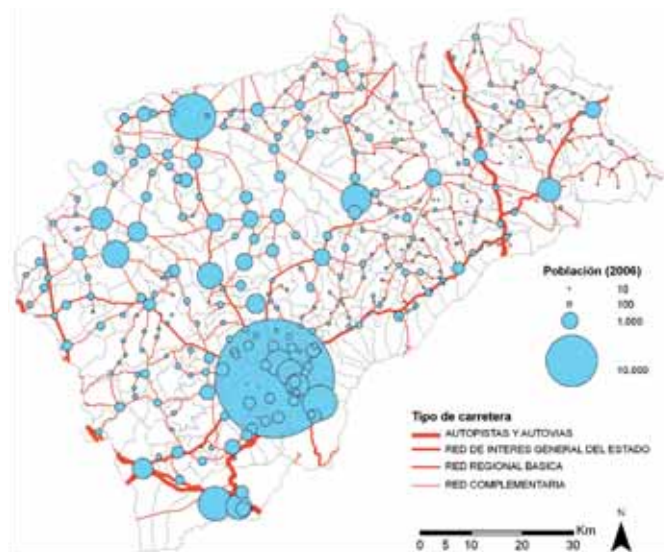


Figura 2. La nueva centralidad urbana en el corredor Segovia-La Granja

(Fuente: Junta de Castilla y León, *Directrices de Ordenación del Ámbito Subregional de Segovia y Entorno*, DOTSE)



Desde su papel estructurante del territorio, las DOTSE abogan por un modelo urbano de estructura policéntrica en el que la ciudad de Segovia juega un papel organizador central a escala provincial. Este papel de centralidad de la capital segoviana viene determinado por un grupo de factores, entre los que cabe destacar:

- 1 la presencia en la ciudad de una red de equipamientos de carácter supramunicipal;
- 2 el carácter de nodo central del sistema de transporte de la provincia;
- 3 la presencia de numerosos centros administrativos;
- 4 la potencialidad de concentrar la actividad económica en servicios terciarios avanzados; y
- 5 el carácter de centro turístico de la zona.

Con respecto a su reordenación interna, la ciudad de Segovia ha sufrido durante muchos años de paralización en su crecimiento urbanístico y en el desarrollo de suelo. Una de las causas más importantes ha sido la dificultad para gestionar el *Plan General de Ordenación Urbana* (PGOU) aprobado en 1984. A pesar de la redacción de diversos planes especiales, la incapacidad de aprobación de éstos provocó que Segovia se enfrentase al *boom* inmobiliario de finales de los años noventa y principios del nuevo milenio sin suelo preparado para la urbanización. Como consecuencia, gran parte del crecimiento residencial que iba destinado a la capital segoviana desde mediados de los años ochenta hasta mediados del primer decenio del siglo XXI se desplazó a los municipios colindantes (Palazuelos de Eresma, San Cristóbal, La Granja, etc.). Esta situación crea un problema adicional a Segovia al tener que proveer servicios a los habitantes de municipios del entorno que, careciendo de servicios adecuados en su lugar de residencia, utilizan los de la capital provincial. Después de numerosas incidencias burocráticas y políticas, el 27 de diciembre del 2007 se aprobó el nuevo PGOU para Segovia.

El nuevo PGOU de Segovia llega en un momento crucial para integrar en sus directrices de desarrollo los nuevos espacios de crecimiento alrededor de la nueva estación del TAV. La ubicación de la estación del TAV al sureste de Segovia, a unos cinco kilómetros del centro, podría interpretarse como periférica –especialmente teniendo en cuenta que, en el momento de la inauguración de la línea en diciembre de 2007, la estación se encuentra aislada y rodeada de terrenos de uso agrícola y ganadero con una precaria aunque provisional carretera de acceso. Sin embargo, desde los planes de ordenación territorial se apuesta por un modelo de ciudad policéntrica en la que los diferentes barrios que conforman la ciudad mantienen su idiosincrasia particular gozando de servicios necesarios para cubrir sus necesidades de comercio y residencia. En este marco, la nueva estación del TAV crea la posibilidad de desarrollar una nueva centralidad urbana que se articula en torno al nuevo corredor de crecimiento entre Segovia y La Granja. Se trata de una nueva centralidad que pretende aunar la actividad económica centrada alrededor del desarrollo de la economía del conocimiento y la tecnología, junto con el espacio residencial. Con la apuesta de creación de una nueva centralidad en el entorno de la estación surge una duda razonable: ¿podrá la centralidad clásica con la aparición de una nueva polaridad potente en el otro extremo de la ciudad?

Las políticas de dinamización económica y la conexión con Madrid

La ciudad de Segovia y su entorno también se benefician de la existencia de un trabajo de visión de futuro que incluye el esfuerzo de alcanzar un enfoque compartido por parte de sectores políticos, sociales y económicos recogido en el *Plan Estratégico de Segovia y su Área de Influencia 2006/16* (SEGÓPOLIS), cuyas bases fueron aprobadas en 2004.

La visión central del plan es posicionar Segovia como una nueva área de centralidad urbana entre Madrid y Valladolid. Esta visión se articula a través de cinco ejes: el territorio, la cultura, la economía, la sociedad y el gobierno. El plan estratégico se elaboró en un período de relativo optimismo para la zona gracias a la próxima llegada del TAV y la construcción de la autovía de Segovia a Valladolid. Dos infraestructuras muy necesarias para Segovia que permitían ser optimistas con respecto al posible crecimiento de la población y la actividad económica.

Las grandes líneas del plan parten de tres posibles escenarios: 1) Escenario tendencial, centrado en una mayor especialización en el segmento turístico; 2) Escenario adaptativo, basado en la consolidación de una ciudad turística y residencial; y 3) Escenario proactivo, en el cual Segovia se convierte en una nueva centralidad urbana, aprovechando a fondo las potencialidades culturales y paisajísticas que el entorno ofrece, combinadas con el potencial de desarrollo económico de la nueva sociedad del conocimiento. Según el Plan Estratégico, este tercer escenario es el consensuado para la ciudad y su entorno. Para que este último escenario se materialice, el plan enfatiza que es necesaria la actuación de los agentes locales, los cuales deben dirigir las posibilidades de desarrollo que las infraestructuras aportan al territorio.

Con respecto al TAV, se enfatiza que el tren debe aprovecharse en tres líneas concretas:

- 1 para atraer flujos de población, información y bienes culturales;
- 2 para ayudar a la implantación de nuevas actividades empresariales en espacios productivos punteros y de calidad; y
- 3 para aumentar el potencial de visitantes y turistas, ayudando a la ampliación y diversificación de la economía basada en el turismo.

Las bases del Plan Estratégico se organizan sobre las directrices que parecen establecerse sobre los llamados factores “suaves” de localización, como son la gobernanza, la cultura y el entorno natural. Estos factores presentan un peso cada vez más importante en la nueva economía del conocimiento. Así mismo, son también parte de las líneas que fijan las nuevas políticas territoriales impulsadas desde la Unión Europea y la nueva teoría sobre desarrollo local.

Del estudio de campo a través de entrevistas en profundidad y de la información extraída gracias a numerosas fuentes secundarias, se identifican seis principales ejes de actuación que se están actualmente desarrollando en Segovia y su entorno, y que son relevantes con relación a las posibilidades de dinamización del territorio vinculado a la llegada del TAV. Éstos son:

- 1 Desarrollo de actividades económicas vinculadas a la economía del conocimiento.
- 2 Consolidación de una oferta universitaria de calidad que se vincule al entramado social, cultural y económico del sector privado de la ciudad y provincia.
- 3 Desarrollo de actividades económicas y parques empresariales a nivel metropolitano que no compitan entre ellos, sino que se complementen para crear una oferta competitiva a escala suprarregional.
- 4 Creación de espacios de reuniones y congresos que se complementen a escala supramunicipal con una oferta hotelera y turística de calidad.
- 5 La cultura como estrategia de dinamización territorial, social y económica en la búsqueda de posicionamiento a escala internacional.
- 6 La búsqueda de nuevas formas organizativas capaces de movilizar y articular a los agentes sociales a escala metropolitana.

La movilización de capital social y humano: la ilusión del proyecto de ciudad

La consecución de una parada en Segovia del tren de alta velocidad no ha resultado fácil y ha sido posible sólo gracias a la cooperación, entusiasmo y coordinación de un amplio abanico de agentes sociales, políticos y económicos. Después de analizar las propuestas de trazado y el proceso de decisión, nos atrevemos a afirmar que, sin el esfuerzo decidido y continuado de diferentes agentes de la ciudad, Segovia, de nuevo, reafirmando una tendencia histórica de aislamiento, se habría quedado al margen de la oportunidad de dinamización económica y social que el tren de alta velocidad brinda a los territorios a los que sirve.

Numerosas opciones de trazado se sucedieron hasta que finalmente se consiguió una parada del tren en las cercanías de la ciudad. Los primeros proyectos de línea ferroviaria del TAV para el norte y noroeste de España se presentan a finales de los años ochenta y principios de los noventa. En 1988, el Gobierno central perfila una primera alternativa que se plantea como solución al cruce de la sierra de Guadarrama desde la comunidad madrileña, para luego continuar en dos direcciones, hacia Barcelona y a Valladolid. Otra posibilidad contempla atravesar la provincia de Segovia, pero sin parada en la ciudad (Ministerio de Fomento, 1994).

Con el fin de conseguir una estación del TAV para la capital segoviana, a principios del año 1994 se inicia en Segovia un proceso de movilización que aglutina diferentes instituciones y personas (Ruiz, 2007). De entre ellas cabe destacar el papel dinamizador y de *lobby* que genera el periódico local *El Adelantado de Segovia*. Esta publicación inicia un proceso de concienciación pública a través de diversas publicaciones en el rotativo. Ante la inmovilidad inicial de la sociedad civil, el director del rotativo organiza cuatro mesas redondas a finales del año 1994, que consiguen la participación de representantes de un amplio abanico de instituciones. A las diferentes mesas redondas asisten el alcalde de la ciudad; los presidentes de la Cámara de Comercio de Segovia y de la Federación de Empresarios de Segovia (FES); representantes de partidos políticos, del PP, PSOE e IU; representantes de los grupos sindicales UGT y CC.OO.; además del secretario de Estado del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente en Segovia, y del consejero de Fomento de la Junta de Castilla y León. El resultado

de estas mesas es la idea de presentar a través de la Diputación y de la Cámara de Comercio una propuesta alternativa de trazado a Fomento, y la creación de una mesa de seguimiento, de la que desafortunadamente los representantes de los partidos políticos se quedaron al margen.

El 22 de diciembre de 1994, 26 organizaciones (3 partidos políticos, 8 ayuntamientos, la Diputación, 5 organizaciones y 9 asociaciones de Segovia) firman un manifiesto que sirvió de base para la creación de la *Plataforma en Defensa del Ferrocarril*, organización que actuará como *lobby* político, mediático y organizativo para posicionarse contra la política de RENFE en la provincia. El manifiesto de diciembre de 1994 no se centraba inicialmente en el trazado del TAV. Son la Diputación Provincial y la Cámara de Comercio de Segovia quienes en 1995 proponen al Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente un nuevo corredor alternativo. Este corredor, llamado popularmente la “Quinta Alternativa”, es incorporado por el Ministerio como quinta opción de trazado a considerar (Ministerio de Fomento, 1995).

En enero de 1997, la estación del TAV se convierte en la prioridad de la *Plataforma en Defensa del Ferrocarril*. Esta organización unirá sus esfuerzos a las instituciones que hasta la fecha han presionado para conseguir una parada del TAV en Segovia capital. Ese mismo año, el Ministerio de Fomento presenta a información pública un nuevo trazado denominado variante de Guadarrama o ferrocarril Madrid-Segovia-Valladolid. El nombre del proyecto es claramente indicativo, ya que ahora la línea incorpora el nombre de Segovia y contempla por primera vez una parada cerca de la capital. Este nuevo trazado, sin embargo, presenta dos graves inconvenientes. En primer lugar, el trazado; dando la vuelta a la sierra de Guadarrama por La Peñota para luego desplazarse hacia el sureste en la provincia de Segovia, añade al tramo Madrid-Segovia un 60% más de recorrido. En segundo lugar, y muy importante para Segovia capital, sitúa la estación del TAV en Tizneros, a unos 7 kilómetros de la capital, planteando la conexión del TAV con la capital segoviana a través de trenes lanzadera. Este trazado, que no contempla la conexión directa con la capital, fue ampliamente rechazado por los segovianos. La propuesta fue retirada por el Gobierno a finales de 1997, abriéndose en 1998 un nuevo periodo de debate en el que la Quinta Alternativa se perfilaba como uno de los trazados más plausibles.

A finales de julio de 1999, salen a información pública las cinco opciones finales presentadas por Fomento para el trazado Madrid-Segovia-Valladolid; y a finales del mismo año, se hacen nuevas alegaciones al trazado propuesto por el Ministerio de Fomento (Ayuntamiento de Segovia, 1999). Las alegaciones presentadas por grupos ecologistas se centraban en temas de impacto ambiental. Otra alegación es presentada por la Plataforma del Ferrocarril, Federación Empresarial de Segovia y el Ayuntamiento de Segovia, haciendo referencia a la ubicación de la estación. Finalmente, el 22 de febrero de 2000, el ministro de Fomento, Rafael Arias Salgado, anuncia la alternativa Soto del Real-Valsain como solución definitiva al trazado. Esta opción implica la construcción del túnel de Guadarrama, que ha supuesto la mayor obra de ingeniería civil que se ha llevado a cabo en España hasta el año 2007.

La cooperación entre la sociedad civil que se generó en torno a la consecución de una estación del TAV para Segovia puede calificarse de ejemplar, dado el nivel de sofisticación de sus estrategias, su trayectoria temporal y el nivel de movilización que implicó. La movilización consiguió que colectivos que, como consecuencia de sus diferentes prioridades, no siempre se mueven bajo criterios de cooperación, unieran sus fuerzas en un objetivo

común. Así mismo, cabe enfatizar la ilusión que el objetivo creó entre amplias capas de la población y la voluntad de proyección de futuro que generó para la ciudad; ilusión que aún puede percibirse con la llegada del servicio.

Los nuevos retos: reflexiones finales

El TAV crea una movilización social muy importante en torno a un proyecto que genera consenso e ilusión por la ciudad. Este consenso entre diversas fuerzas sociales, económicas y políticas para la consecución de un objetivo que beneficia a la colectividad es un valor a mantener y fomentar en aquellos futuros proyectos que se identifiquen como clave para la ciudad.

La nueva estación del TAV en Segovia crea también un punto de inflexión histórico en cuanto a la conectividad de la zona (Ayuntamiento de Segovia, 2007). Por primera vez la ciudad y su entorno se sitúan en un corredor de comunicación central no sólo a escala nacional, sino también europea. La coincidencia en el tiempo de la llegada del TAV con la redacción de documentos que sientan las bases del modelo territorial del futuro (DOTSE y PGOU) dibuja el modelo socio-económico y guían las acciones políticas a seguir (SEGÓPOLIS), permite crear un modelo de desarrollo coordinado y coherente que ofrece un escenario excelente para capitalizar las ventajas que el tren de alta velocidad puede ofrecer a Segovia y su entorno. La aprobación de un nuevo plan general de ordenación urbana desbloquea una situación inmovilista que ha paralizado el desarrollo urbano de la ciudad durante años. A la vez, la ubicación de la estación en el extrarradio crea la posibilidad de desarrollo de una nueva centralidad. Esta posibilidad de creación de nueva centralidad, amparada por los nuevos documentos de desarrollo territorial y económico aprobados recientemente, otorgan a la zona de la estación del TAV una posición privilegiada para un futuro desarrollo urbanístico y económico en un área que *a priori* podría haberse identificado como negativa. Los documentos de ordenación y el TAV identifican el polo de crecimiento en el área de Segovia-La Granja. Este crecimiento hacia la zona sur-este ayuda a su vez a proteger la zona noroeste de la ciudad, que se consolida como pulmón verde.

Las dudas más significativas que se dan en el área de desarrollo del espacio en torno a la estación son la capacidad de articular los flujos que genera la alta velocidad con el núcleo urbano y la difusión territorial de éstos sobre la estructura territorial. La posición periférica inicial de la estación crea importantes dudas sobre la accesibilidad interna, generando necesidades de transporte público articuladas con los servicios del TAV.

Las políticas de acompañamiento en marcha más desatacadas incluyen el desarrollo de actividades vinculadas a la economía del conocimiento. Uno de los proyectos en vías de desarrollo es el del Círculo de las Artes y la Tecnología (CAT). Este proyecto –uno de los tres proyectos nacionales de referencia del Ministerio de Industria y Comercio– tiene como objetivo la promoción de actuaciones en el ámbito del uso de las nuevas tecnologías y la economía del conocimiento. Conceptualmente, el proyecto se fundamenta en cuatro pilares: tecnología y empresas, conocimiento, cultura y arte y ocio. En la actualidad, de estos cuatro pilares, el aspecto tecnológico es el que se perfila como eje articulador del proyecto. Los otros dos centros son el Centro de Aplicaciones de Software Libre de Almedralejo y el Instituto Nacional de Tecnologías de la Comunicación de León. En el nuevo PGOU, el

CAT tiene asignadas unas 7 Ha de terreno. El proyecto apoya un desarrollo mixto del suelo que combina espacios productivos vinculados a las nuevas tecnologías a través de la creación de un centro para el conocimiento y las información, de unos 5.000 m², y un centro para la innovación y el desarrollo empresarial, de unos 25.000 m², con espacios para artes, exposiciones y congresos, hotel y un centro de esparcimiento y ocio.

Junto al proyecto del CAT, y en el entorno de la nueva estación, dentro del término municipal de Palazuelos de Eresma está en vías de ejecución otro proyecto que también tiene un aspecto relacionado con la promoción de servicios avanzados y nueva economía. El proyecto *Segovia 21* es un complejo residencial, de ocio y empresarial desarrollado en una finca de un millón de m² de la Diputación de Segovia. El proyecto inicial incluye, entre otros, la construcción de un parque empresarial, que contiene un vivero de empresas, centros de I+D, consultorías y sedes corporativas. El proyecto se realiza bajo la creación de una empresa *ad-hoc* con capital de la Diputación (87%), Caja Segovia (10,01%) y la Cámara de Comercio (2,99%). El vivero de empresas cuenta con 38 despachos subvencionados para acoger empresas de reciente creación por un máximo de dos años, espacio de tiempo que se considera suficiente para consolidar la nueva actividad empresarial. Finalmente, el nuevo PGOU también contempla la creación de un nuevo parque empresarial en el entorno de la nueva estación del TAV que debe materializarse a medida que el nuevo barrio se urbanice a través de planes parciales.

Estos tres polos de desarrollo económico vinculados a las nuevas tecnologías –CAT, el parque empresarial de *Segovia 21*, y el nuevo parque empresarial en la estación del TAV– están en proceso de elaboración. Para su feliz ejecución deben contar con un amplio apoyo y respaldo institucional, tanto a nivel local como regional. Así mismo, se debe trabajar para que sus modelos de desarrollo sean complementarios y no entren en mutua competencia. El objetivo final debe ser el de sumar esfuerzos para crear un *cluster* de innovación que permita la formación de una oferta competitiva en el ámbito de la nueva economía, que no sólo genere nuevos empleos de alto valor añadido, sino que también actúe de polo de atracción de nuevas empresas privadas de servicios avanzados a la zona. De no materializarse esta estrategia, este nuevo centro puede desarrollarse como un centro residencial y terciario que puede entrar en competencia con el centro tradicional e histórico.

Una de las peticiones más recurrentes que hemos encontrado a lo largo de las entrevistas en profundidad realizadas para este estudio ha sido la necesidad de contar con suelo para actividades económicas y parques empresariales en la ciudad. Los dos parques empresariales existentes en Segovia –El Cerro y Hontoria– son totalmente insuficientes para cubrir las necesidades de suelo industrial de la ciudad y su entorno. Recogiendo esta necesidad de suelo industrial, el nuevo plan general de Segovia recoge la ampliación sur del polígono de Hontoria. Esta ampliación representa la incorporación de 110 Ha de suelo, con una edificabilidad de 1.100.000 m². La ampliación de este parque empresarial llega en un momento de amplia expansión del polígono industrial de Valverde del Majano, al noroeste de Segovia capital y que, gestionado por el Ayuntamiento de Valverde, cuenta con una buena consolidación en la región. Esta nueva área industrial tendrá una superficie de dos millones de m², convirtiéndose en el mayor polígono de Segovia y uno de los mayores de la región. Cabe también destacar que el Ayuntamiento de San Idelfonso se encuentra en proceso de ampliación de su polígono industrial de Buenos Aires, que financia con fondos procedentes de la Unión Europea. El polígono resultante de esta ampliación contará

con cuatro parcelas grandes para la instalación de naves industriales convencionales de 30 x 15 m. También se contempla la creación de un edificio en forma de 'U', que albergará o un vivero de empresas, o bien pequeñas y medianas empresas ya consolidadas que requieran unos locales de trabajo de dimensiones inferiores a las de una nave industrial convencional.

La necesidad de un parque empresarial competitivo con suelo abundante e infraestructuras avanzadas requiere la consolidación de un modelo de desarrollo a escala metropolitana. En este sentido, el posicionamiento de los municipios segovianos recogido en la estrategia intermunicipal firmada en el año 2006 implica un paso importante. El documento identifica como proyecto clave la creación de una Red de Áreas y Polígonos Industriales en la región. Esta red, tal y como la estrategia identifica, debe contar con un órgano de coordinación y de gestión de proyectos en común, realizando la promoción conjunta y garantizando la calidad y competitividad de las dotaciones a nivel de suministros, urbanización, equipamientos, infraestructuras, gestión de residuos industriales, etc. Esta declaración de intenciones a nivel organizativo se debe plasmar en la realidad para que la estrategia de desarrollo conjunto se materialice. Ello no es fácil en una ciudad y región con poca tradición asociacionista y constituye uno de sus mayores retos de futuro.

Uno de los factores clave para capitalizar las posibilidades que el TAV ofrece a Segovia y su entorno es la cooperación en temas de gobernabilidad a escala metropolitana. Como se ha apuntado anteriormente, la localización de la estación del TAV en el extremo sureste de la capital tiene un papel relevante no sólo para la ciudad de Segovia, sino también para los municipios de Palazuelos de Eresma y San Ildefonso-La Granja. Así mismo, documentos clave de ordenación del territorio como el nuevo PGOU y las DOTSE identifican esta zona como espacio de gran crecimiento urbano que inevitablemente requiere un proceso de coordinación conjunta para poder maximizar los resultados.

Bibliografía

AYUNTAMIENTO DE SEGOVIA (1999): *Alegaciones al estudio informativo complementario del nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España, tramo Madrid-Segovia*, adoptado por el Ayuntamiento de Segovia en Sesión Extraordinaria el 1 de octubre de 1999.

AYUNTAMIENTO DE SEGOVIA (2007): *Convenio Urbanístico para la Ejecución y Tratamiento Urbanístico de Diversas Instalaciones Ferroviarias en el Término Municipal de Segovia*, aprobado el 10 de mayo de 2007.

AYUNTAMIENTO DE SEGOVIA (2007): *PGOU-Plan General de Ordenación Urbana de Segovia*, aprobado el 27 de diciembre de 2007.

DE LAS RIVAS, J.L.; SANTOS, L.; PASTOR, L.J. y PEIRET, A. (2002): *Desarrollo territorial e infraestructuras de transporte en Castilla y León*, documento encargado por el Consejo Económico y Social de la Junta de Castilla y León.

GÓMEZ DE CASO ESTRADA, M. (2004): *Historia de las comunicaciones en Segovia*, Segovia, Caja Segovia.

JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN (2000): *Plan de Desarrollo Regional 2000-2006*, Valladolid, Junta de Castilla y León.

JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN (2000): *Directrices de Ordenación del Territorio*, Junta de Castilla y León.

JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN (2007): *Directrices de Ordenación de Ámbito Territorial de Segovia y Entorno (DOTSE)*, aprobadas por el decreto 74/2005 de 20 de octubre.

LÓPEZ TRIGAL, L. (1998): "La población y el poblamiento en Castilla y León", en *Junta de Castilla y León*, Consejería de Economía y Hacienda, Valladolid, pp. 9-30.

MINISTERIO DE FOMENTO (1994): *Plan Director de Infraestructuras 1993-2007*, aprobado por acuerdo del Consejo de Ministros el 4 de marzo de 1994.

MINISTERIO DE FOMENTO (1995): *Nuevo Acceso Ferroviario al Norte-Noroeste*, Memoria Resumen Complementaria. Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, remitida a la D.G. de Infraestructuras de Transporte Ferroviario el 27 de enero de 1995.

MINISTERIO DE FOMENTO (2005): *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte - PEIT (2005-2025)*.

RINCÓN GALLARDO, R. (2004): *Impacto socioeconómico de la línea de alta velocidad Madrid-Segovia-Valladolid*, Caja Segovia, Obra Social y Cultural, Segovia.

RUIZ, J.L. (2007): "Informe TAV. Alternativa por Segovia", en *El Adelantado*, octubre de 2007, como separata.

SEGÓPOLIS (2004): *Plan Estratégico de Segovia y su Área de Influencia 2006/2016*.

SEGÓPOLIS (2006): *La estrategia intermunicipal del entorno de Segovia*, elaborado en la Mesa de Gobiernos Locales, aprobado el 14 de marzo de 2006.

SEGÓPOLIS (2006): *La estrategia de Segovia y su Área de Influencia 2006-2016: La ciudad que se descubre a sí misma*, aprobado el 24 de marzo de 2006.

CAPÍTULO XII

LA LLEGADA DE LA ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA A ZARAGOZA Y LA TRANSFORMACIÓN DE LA CIUDAD

Pilar Alonso y Carme Bellet

Introducción

La llegada del tren de alta velocidad (TAV) a una ciudad suele generar profundos debates locales sobre los efectos que se pueden producir. Estos debates se centran en las posibles oportunidades que en términos de accesibilidad introduce la nueva infraestructura y en los cambios que en términos espaciales, territoriales y socioeconómicos ésta pueda conllevar a medio y largo plazo.

Quizás, todas las expectativas que se generan con la llegada del nuevo ferrocarril parten de la idea inicial para la que se pensaron los TAV: medio de transporte rápido y con abundantes frecuencias que conectan aglomeraciones importantes. Este planteamiento sirvió para comprender el trazado de la alta velocidad en países como Francia, con una red de aglomeraciones urbanas bastante equilibrada y donde el sistema de ferrocarriles tradicional funcionaba bien previamente, por lo que la conexión a través del medio de alta velocidad para las grandes aglomeraciones y las ciudades de tamaño intermedio completaba una buena organización de la movilidad a través del ferrocarril. Esto contrasta con lo ocurrido en España, donde el trazado de la red del TAV se ve como una solución al mal funcionamiento del sistema ferroviario. Por ello, la mayoría de las ciudades próximas al nuevo trazado han reivindicado su estación del TAV, independientemente de su tamaño.

Bajo esta concepción, muchas urbes, sobre todo de tamaño intermedio, ven en la llegada del TAV una expectativa importante de transformación, ya que les permite la conexión directa con las ciudades más importantes de la jerarquía urbana. Pero, lógicamente, no todas las ciudades pueden plantearse tener las mismas posibilidades de cambio. Para que las nuevas oportunidades se conviertan en realidades se necesita, al menos, la confluencia de otra serie de estímulos en las que los agentes locales de las ciudades tienen mucho que ver.

Estas medidas, acciones y estrategias deben dirigirse a encajar físicamente la llegada del TAV al modelo de ciudad y a acompañar la nueva accesibilidad con medidas y proyectos urbanos que encajen y refuercen el modelo de ciudad.

En este capítulo se presenta lo que está ocurriendo en la ciudad de Zaragoza, con una perspectiva de cuatro años y medio en funcionamiento de la alta velocidad. Es cierto que el tiempo transcurrido es poco para analizar los posibles cambios que este tipo de infraestructuras puede generar, sin embargo, la concurrencia temporal con otra serie de eventos, como la celebración de la Exposición Internacional de 2008, está acelerando la ejecución de muchos proyectos, lo que permite ya ver algunos elementos que definen un nuevo modelo y una nueva imagen de la ciudad. Además, hay que mencionar que la existencia de un proyecto de ciudad anterior a

la llegada de la alta velocidad, tanto a través de un Plan Estratégico (Ebrópolis), del Plan General de Ordenación Urbana (aprobado en 2002) y planes como Milla Digital (Zaragoza hacia la Sociedad del Conocimiento), ha servido para impulsar una serie de estrategias de transformación urbana, algo que la llegada del TAV ha venido a reforzar, sobre todo a través de importantes proyectos de transformación y reestructuración urbana asociados a su implantación física y puesta en funcionamiento¹.

Contexto urbano de Zaragoza con la llegada del tren de alta velocidad

Es inevitable, cuando se piensa en los efectos que pueden generarse en la ciudad de Zaragoza con la presencia del TAV, remontarse en el tiempo y hacer un paralelismo con la gran transformación que sufrió esta ciudad, al igual que muchas otras, en el último cuarto del siglo XIX, con la llegada del ferrocarril tradicional. En ese momento, la ciudad empezó a registrar importantes transformaciones que son consideradas por muchos como clave para el afianzamiento de la posterior evolución de la ciudad. A raíz de la llegada del ferrocarril se generaron muchos proyectos urbanos motivados por las posibilidades de transporte del ferrocarril tradicional (Faus, 1978; Alonso Blas, 2000). Si a partir de entonces el tren ha estado presente en la transformación de la ciudad (espacios ocupados por las distintas estaciones, abandono posterior de alguno de ellos, construcción de puentes, enterramiento de vías y construcción de nuevas avenidas, etc.), en la actualidad también parece que el nuevo ferrocarril está generando una importante dinámica de metamorfosis que el tiempo confirmará.

Para comprender esta nueva dinámica, primero es preciso mostrar el contexto actual que presenta la ciudad. Zaragoza es la capital de una región con importantes problemas en su red urbana; sólo en la ciudad se concentra más de la mitad de los habitantes de Aragón. Contabiliza 654.390 habitantes según datos del padrón de 2007, seguida a distancia de la ciudad de Huesca, con tan sólo 49.819 empadronados. Estos datos reflejan el grave problema de macrocefalia de la región. Población y actividad económica se han ido reuniendo a lo largo del tiempo en la capital, lo que ha supuesto importantes crecimientos urbanísticos en esta ciudad, muchas veces de una forma desordenada sin atender a ningún tipo de proyecto, sólo a las necesidades de vivienda y negocio.

Por otro lado, es importante recordar que Zaragoza desde sus orígenes ha estado asentada en una encrucijada de caminos, con lo cual el tener infraestructuras que favorezcan la comunicación entre otros puntos de esos caminos es un aspecto que acrecienta sus posibilidades de desarrollo. La posición geoestratégica de la ciudad queda también definida por su situación, casi equidistante a buena parte de las principales metrópolis del suroeste europeo.

1. La investigación que da lugar a la presente aportación se financia con los proyectos de investigación siguientes: *Políticas urbanas entorno al tren de alta velocidad en España*, financiado por el Ministerio de Educación y Ciencia con la referencia TRA2007-68033-C03C02; *Alta velocidad ferroviaria, intermodalidad y territorio*, financiado por el Ministerio de Fomento con la referencia T98/2006.

Sin duda Zaragoza es el motor de Aragón; convertida hoy en una ciudad de servicios, no ha perdido su fuerte vinculación con la actividad fabril (maquinaria, transporte o aparatos eléctricos), rasgo este último que se ha transmitido a los municipios de su periferia inmediata. A lo largo de las principales carreteras de acceso a la gran urbe, se han configurado importantes corredores empresariales, donde gracias a una mayor permisividad o buenas ofertas en el precio de suelo, se ha asentado un buen número de localizaciones empresariales². Además, Zaragoza es una ciudad que está apostando claramente por la logística, aprovechando su situación estratégica, favorecida por la presencia de carreteras de alta capacidad que confluyen en ella de un aeropuerto infrautilizado hasta hace poco tiempo y que cada vez está apoyando más el transporte de mercancías, así como los vuelos de bajo coste. Todo esto se complementa con la presencia del TAV, que puede venir a favorecer las dinámicas descritas. Hay que tener presente que la capital aragonesa es una aglomeración donde la movilidad de la población es muy fuerte y donde la presencia de medios que la favorezcan puede otorgar lógicamente un fuerte impulso al desarrollo de la ciudad y de otros espacios muy vinculados a ella, como es toda su área de influencia inmediata.

Bajo este contexto, la llegada del TAV indica cambios de índole diversa. En este trabajo se observan dos de los más evidentes y directamente asociados a la presencia de este ferrocarril. Por un lado, los ocasionados por la mejora de las relaciones con otros nodos de la red y, por otro, los cambios en la propia configuración de proyecto de ciudad (Bellet, 2000 y 2007).

Las decisiones sobre el trazado de la infraestructura y el incremento de relaciones con otras ciudades

La presencia del TAV en la ciudad de Zaragoza viene asociada a la decisión de plantear una línea de alta velocidad entre Madrid-Barcelona y la frontera francesa, así como su conexión con Sevilla por el sur. Esta idea surge ya en los años ochenta, cuando el Ministerio de Obras Públicas de entonces anuncia una inversión en un plan que tenía el año 2000 como horizonte (Biehl, 1989). El proyecto identifica cuatro líneas: Madrid-Sevilla, Madrid-Valencia-Barcelona, Madrid-Zaragoza-Barcelona y Madrid-Vitoria-Bilbao, con una derivación hasta León³. En los años noventa, la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona queda por primera vez reflejada en el *Plan de Infraestructuras 2000-2007*. Más tarde este plan se amplió hasta el horizonte de 2010, continuando con la misma concepción radial que el anterior. Posteriormente estos planes fueron matizados en el nuevo documento vigente (*Plan de*

2. El área de influencia de la ciudad de Zaragoza, donde se desarrollan las relaciones cotidianas más intensas, incluye 24 municipios con algo más de 68.000 habitantes: Alagón, Alfajarín, El Burgo de Ebro, Cadrete, Cuarte de Huerva, Figueruelas, Fuentes de Ebro, Grisén, La Joyosa, María de Huerva, La Muela, Nuez de Ebro, Osera de Ebro, Pastriz, Pedrola, Pinseque, La Puebla de Alfindén, San Mateo de Gállego, Sobradriel, Torres de Berrellén, Utebo, Villafranca de Ebro, Villanueva de Gállego y Zuera.

3. Precisamente la primera línea que se planifica de éstas es la de Madrid-Zaragoza-Barcelona, aunque después, por la expo de Sevilla, se avanzó más la línea hacia Sevilla.

Infraestructuras de 2005-2020, PEIT), donde se indica como objetivo principal superar la radialidad histórica en el trazado ferroviario peninsular, dibujando una malla más flexible que facilite las relaciones interterritoriales. En este plan, la línea de unión Madrid-Barcelona, en lo que afecta a la capital aragonesa como nodo, presenta el mismo trazado que en los anteriores, aunque se piensa en una relación con otras líneas desde Zaragoza hacia el norte, o en conexiones con Valencia a través de Teruel.

Es necesario señalar que, a pesar de que el TAV suele considerarse un medio selectivo a la hora de elegir la localización de los nodos donde implantar una estación, Zaragoza siempre ha estado presente en todos los proyectos de la línea Madrid-Barcelona, actuando como nudo fundamental entre las dos mayores aglomeraciones del sistema urbano español. El resultado de este proceso de planificación de las líneas de alta velocidad en el territorio peninsular concluye el 11 de octubre de 2003⁴, cuando llega la línea del TAV a Zaragoza. En aquel momento sólo se inaugura la línea desde Madrid hasta Lleida.

Esta fecha empieza a marcar cambios intensos en la ciudad. Se modifica la accesibilidad con la capital de España, aunque habrá que esperar hasta diciembre de 2006 para que llegue a Tarragona y a febrero de 2008 para que la revolución en materia de accesibilidades sea mucho mayor, cuando la línea llega a Barcelona⁵. El tiempo de viaje pasa de una duración de más de tres horas, como era antes entre Madrid y Zaragoza, a 1 hora y 30 minutos para la relación con Madrid y a 1 hora y 45 minutos hasta Barcelona. En total, el trayecto en trenes directos entre Madrid y Barcelona en la actualidad se cubre en 2 horas y 48 minutos. Zaragoza, con una posición central y equidistante (300 Km) respecto a los dos principales polos de actividad españoles, sufre una revolución extraordinaria en materia de accesibilidad ferroviaria, algo que se aprecia en el importante incremento de viajes y viajeros que se mueven en la estación de Delicias. Esta nueva situación ferroviaria coloca a Zaragoza en una posición de privilegio como centro de acceso dentro de uno de los corredores de comunicación y transporte más importante de España. Lo que indudablemente le permite elevar su categoría, siempre que sepa aprovechar las posibilidades de su nueva posición en el mapa de relaciones socioeconómicas.

La capital aragonesa cuenta en estos momentos con 18 servicios de conexión en la dirección Madrid-Barcelona, de los 28 trayectos que discurren por esta línea en esa dirección. En número de servicios, Zaragoza tiene uno más que los que conectan los dos nodos de los extremos, Madrid y Barcelona, que tienen 17 servicios en esta dirección, de los cuales 8 son sin paradas en sentido Barcelona. Se aprecia por tanto el importante peso de Zaragoza en el número de servicios, puesto que el 64% de los servicios de la línea Madrid-Barcelona en sentido Barcelona paran en la capital aragonesa, frente al resto de ciudades con estación; por ejemplo, en Camp de Tarra-

4. En marzo 2003 se frustró una inauguración del tramo Madrid-Lleida a 200 Km/h debido a problemas en la infraestructura, y ante la evidencia de que la línea no estaba a punto, se retrasó hasta octubre.

5. Entre 2003 y 2008 los servicios de esta línea que llegaban a Barcelona eran realizados a través de trenes con sistema de intercambio de vía, Altarias, que circulaban a velocidad alta hasta los nodos donde la vía era de TAV y luego circulaban a menor velocidad.

gona sólo paran 8 servicios desde Madrid, más uno que procede de Zaragoza, es decir, el 28% de los TAV de esta línea paran en Tarragona; en Lleida, con un servicio menos, el 26%; en Calatayud 6 servicios o en Guadalajara 4.

En sentido inverso (Barcelona-Madrid), son más los servicios que paran en Zaragoza. De los 28 servicios que discurren en esta dirección, 21 paran o parten de la estación de Delicias hacia Madrid, es decir, el 75% de los convoyes, de los cuales 7 tienen su origen en Zaragoza, dos en Huesca, uno en Tarragona y 11 comunican Barcelona con Zaragoza. A distancia del número de paradas de Zaragoza está Tarragona con 9 paradas, Lleida con 8 convoyes hacia Madrid, de los cuales uno termina en Zaragoza sin llegar a Madrid. En Calatayud y Guadalajara sólo paran 6 trenes en esta dirección.

En cualquier caso, es evidente que en la línea analizada Zaragoza es un nodo fundamental, junto con los extremos. La comunicación con las dos grandes aglomeraciones españolas permite, como se ha comentado, un cambio importante de relaciones y jerarquías, sobre todo si se piensa que hoy las relaciones se miden más en tiempo que en espacio. La alta frecuencia de servicios en el nodo de Zaragoza incluso se piensa reforzar, haciendo una segunda estación en el *bay-pass* que esta línea tiene en Zaragoza, por donde discurren los TAV que van directos Madrid-Barcelona. Esta segunda estación incrementaría el número de trenes que paran en Zaragoza. De momento, por este *bay-pass* circulan sin parar en Zaragoza, como se ha mencionado, 8 trenes en sentido Barcelona y 7 en sentido Madrid de los 17 trenes que recorren esta línea por completo entre Madrid y Barcelona.

Aunque los años de funcionamiento de esta línea del TAV son pocos para el análisis de la estadística de la evolución de viajeros, sí se puede apuntar que hay un volumen importante de pasajeros que utiliza este medio, tanto para salir como para llegar a Zaragoza, con una tendencia a un crecimiento mayor. Si en 2001 la circulación de grandes líneas suponía en la anterior estación del Portillo 1.149.940 viajeros que bien llegaban o se marchaban de esta estación⁶, en 2006 (en la estación de Delicias) esta cifra se ha incrementado en 401.412 viajeros más, con un total de 1.551.352 viajeros.

Un problema a apuntar en cuanto a los datos ofrecidos es que desde 2006 la declaración de viajeros de trenes de Larga Distancia y AVE se realiza de forma conjunta, con lo cual no se puede saber exactamente de qué tipo de producto está viniendo el incremento de viajeros. Aunque con los datos disponibles de 2004 y 2005 se puede apuntar el peso del producto AVE en el crecimiento del volumen de pasajeros que pasan por la estación de Zaragoza. Igualmente también se modifica la contabilización de datos en los trenes Alta Velocidad-Media Distancia, que hasta el mes de junio de 2006 pertenecían a AVE-Larga Distancia, y desde esa fecha pasan a depender de Media Distancia, con lo cual hay cierta dificultad de comparación entre los datos. Aunque en relación con esto último se puede apuntar que los volúmenes de viajeros de Media Distancia entre Zaragoza y, por ejemplo, Lleida, Calatayud o Huesca, son mucho menores que los volúmenes hasta Madrid. Así, por ejemplo, en 2005, año para el que se dispone de información más desagregada, los viajes con destino y origen Madrid-Zaragoza y viceversa supusieron el 95% de los viajes generados por el servicio AVE (487.124 viajeros), frente al resto de estaciones de

6. Los datos aportados por RENFE y ADIF no diferencian si llegan o se marchan de la estación, sólo contabilizan viajeros totales.

la línea que sólo se relacionaron con Zaragoza con el 5% de los servicios (24.558 pasajeros). Estas cifras vuelven a poner en evidencia la fuerte vinculación que está alcanzando Zaragoza con la aglomeración madrileña, algo que también seguramente también sucederá en dirección a Barcelona.

Tabla 1. Evolución del volumen de viajeros por ferrocarril en la estación de Zaragoza.

(Fuente: Gabinete de Comunicación RENFE. ADIF)

	GRANDES LÍNEAS	REGIONALES	AVE	TOTAL VIAJEROS	Nº ÍNDICE
2001	1.149.940	830.729		1.980.669	100
2002	1.058.003	841.539		1.899.542	96
2003	904.255	683.698	94.805	1.682.758	85
2004	830.022	730.202	350.690	1.910.914	96
2005	864.013	762.107	504.300	2.130.420	108
2006 (*)	1.551.352	789.851		2.341.203	118

* A partir del año 2006, Larga Distancia y AVE realizan la declaración de viajeros de forma conjunta. Los trenes Alta Velocidad-Media Distancia, que hasta el mes de junio pertenecían a AVE-Larga Distancia, pasan a depender de Media Distancia.

Junto con todos los datos apuntados, no se puede dejar de anotar que desde la inauguración de la línea a Barcelona se aprecia un mayor movimiento diario en la estación de Zaragoza, prueba de ello son los problemas con los billetes. Desde la entrada en funcionamiento de la línea total, los usuarios están teniendo problemas para conseguir billetes, tal como la prensa diaria está reflejando⁷.

En cualquier caso, resulta evidente que la posición de Zaragoza en relación principalmente con las grandes aglomeraciones de Madrid y Barcelona está modificándose. Esto hay que ponerlo además en relación con la imagen de cambio y de modernidad que este tipo infraestructura genera, por lo que la ciudad debe pensar en un nuevo proceso de desarrollo territorial, aprovechando la nueva posición que ocupa esta ciudad a escala de otras aglomeraciones peninsulares.

7. Según el periódico *El País*, en su edición del día 27 de marzo de 2008, es decir, con un mes en funcionamiento de la línea Madrid-Barcelona, el AVE dispara en un 242% la cifra de viajeros entre Madrid y Barcelona. La conexión Barcelona-Madrid fue la más solicitada, seguida del servicio entre Madrid y Zaragoza y a la inversa, que tuvo 139.786 viajeros. Esto supone un incremento de 114,2% respecto al mismo período del pasado año. El tramo entre Zaragoza y Barcelona fue utilizado por 40.524 clientes, lo que equivale a un incremento del 161% de los usuarios que se registraron en el mismo periodo del año anterior.

Según el *Periodico de Aragón*, en su edición del 9 de abril de 2008, "El AVE se queda pequeño a los tres meses de su inauguración".

La presencia del TAV en la ciudad y los nuevos proyectos de desarrollo urbano

Junto con las decisiones del trazado a escala peninsular y todas las posibles relaciones con otras urbes, para ver los posibles efectos de la llegada del TAV sobre la ciudad de Zaragoza hay que plantear una reflexión a otra escala, la escala local. Para ello es necesario observar los cambios asociados a la implantación de la infraestructura en la propia ciudad. Es quizás aquí donde se pueden observar las implicaciones más importantes de cara a la transformación de la estructura urbana que con la presencia del TAV se pueden llegar a producir (Mannone, 1995; Bellet, 2002; Ribalagüa, 2005; Bellet y Alonso, 2005; Bellet, 2007).

El trazado y el emplazamiento de la estación del TAV dentro de una ciudad constituye uno de los efectos más visibles y de mayor impacto directo asociados a la presencia del TAV, por los cambios físicos que supone la inauguración de una infraestructura de las dimensiones de este tipo (Van Den Berg y Pol, 1999; Bellet, 2002; González Yanci *et al.*, 2005). Incluso, puede llegar a plantear la necesidad de un proyecto urbanístico especial para el área urbana afectada, como está ocurriendo en la ciudad de Zaragoza, con una estación de nueva planta.

En lo que se refiere al emplazamiento concreto donde se ubica hoy la estación del TAV en la capital aragonesa, no fue una decisión única. En un primer momento se empieza a debatir sobre tres posibles alternativas. La primera se centraba en mantener la estación existente en la ciudad (El Portillo), adaptándola para la llegada del TAV. La segunda opción fue la de construir una nueva estación en las proximidades del aeropuerto, con un servicio de cercanías que uniese con la estación existente de El Portillo. Y por último, la tercera opción, que es la que se materializó, fue la de preparar un nuevo edificio en unos terrenos donde RENFE tenía ubicada la estación de los trenes de mercancías en la ciudad, la estación de Delicias.

Es cierto que en un principio se pensó que la nueva estación del TAV se establecería en la existente de El Portillo, sin embargo, más adelante, cuando casi estaba a punto de llegar a la ciudad el trazado de la línea, empieza a ser discutida esa opción, de tal manera que el colegio de abogados y el Ayuntamiento modifican la decisión tomada anteriormente. Se cuestionaba que El Portillo tuviera capacidad para acoger tanto los posibles flujos que la alta velocidad generaría, como el de viajeros de otras líneas de ferrocarril y de autobús, ya que se quería un modelo de estación intermodal, centralizando allí también todo el tráfico de autobuses con líneas regulares⁸. En cualquier caso, la decisión fue realizar una estación de nueva planta en los terrenos que ocupaba el área de mercancías que RENFE tenía en la ciudad, trasladando esas instalaciones hacia otro nuevo espacio.

En diciembre de 2000 el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) adjudica la primera fase de la nueva estación: una obra de grandes dimensiones pensada para concentrar en ella el transporte tanto del ferrocarril de alta velocidad y convencional como el transporte regular de viajeros en autobús, así como servicios metropolita-

8. Zaragoza no tenía una estación central de autobuses, sino que había 13 compañías de autobuses de líneas regulares que se distribuían en 10 estaciones independientes en diferentes áreas de la ciudad, con el trastorno que para el viajero ocasionaba si tenía que intercambiar líneas.

nos y urbanos (autobús, taxi, tranvía o metro). Como ya se ha comentado, se pretendía dotar a la estación de una óptima conexión con la idea de hacer una gran estación intermodal.

La nueva estación se inaugura en mayo de 2003 con los trenes regionales y de larga distancia cinco meses antes de que empiecen a funcionar los trenes de alta velocidad y sin solucionar tampoco el problema de los autobuses, que no se trasladan allí hasta junio de 2007. La construcción de la nueva estación ha sido un proyecto lento, con bastantes problemas en su ejecución. Hay que tener en cuenta que la estación se construye en un área semiperiférica de la ciudad, de compleja accesibilidad inicial, que precisaba de accesos totalmente nuevos y que debería mejorarse para el funcionamiento intermodal.

El edificio sigue el esquema de un recinto aeroportuario por sus grandes dimensiones (188.000 m²) con la intención de dar cabida a un elevado flujo de viajeros. Sin embargo, desde su inauguración se han ido arreglando muchos de sus inconvenientes iniciales, intentando adecuar la estación a las necesidades de los usuarios, solucionando problemas como el de la climatización, el propio acceso al aparcamiento de vehículos, estufas de butano, cabinas climatizadas, rampas de acceso, etc. Además, hay muchos otros que todavía están sin resolver, como la inauguración de los hoteles que iban dentro del proyecto de la estación o el desarrollo de un buen sistema intermodal de conexión con el resto de la ciudad. Precisamente los problemas de conexión con otros medios de transporte (autobuses urbanos, taxis, trenes de cercanías) ponen de manifiesto la falta de intermodalidad de la estación. Este problema queda reflejado en los principales documentos de planeamiento territorial y estratégico⁹. En todos ellos se plantea la falta de medios colectivos de transporte intraurbano para que la localización elegida para la nueva estación hubiera funcionado bien. Se espera que con el tiempo, y con los proyectos iniciados (una línea de trenes de cercanías¹⁰ o un plan para la movilidad metropolitana¹¹), las cuestiones de accesibilidad a la estación se terminen solucionando, ayudando a la consolidación de un nuevo modelo de ciudad.

El tipo de emplazamiento de la estación de Zaragoza en un borde urbano de la ciudad, como se ha estudiado ya en otros casos (Ribalaygua, 2005), suele generar a su alrededor grandes expectativas de desarrollo de nuevo suelo. El disponer de una gran cantidad de terreno en el entorno de la estación ha obligado a acometer un plan especial en este espacio para poder aprovechar la potencialidad de esta nueva pieza urbana (más de un millón de m², ver figura 1). Dentro de este plan se contemplan diversas acciones: la adecuación de viales

9. Ver *Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza* (PGOU, 2001) y documentos de la Mesa de Reordenación del Ferrocarril en el Entorno de Zaragoza, promovida por Ebroópolis (www.ebropolis.es/documentos/ciep/mesas/propuestatren.doc).

10. La construcción de la primera red de trenes de cercanías de la ciudad de Zaragoza ya está en marcha; es un proyecto que está llevando a cabo la Sociedad Zaragoza Alta Velocidad. Tendrá una longitud de 16,6 Km y atravesará la ciudad de oeste a este, poniendo en conexión todo ese eje con la estación intermodal de Delicias.

11. *Plan Intermodal de Transportes de Zaragoza. Plan de Movilidad Sostenible de Zaragoza (Plan Intermodal de Transporte Metro Ligero-Tranvía y Consorcio de Transportes)*. Septiembre de 2006. Plan elaborado por OTIZA. Ayuntamiento de Zaragoza y Gobierno de Aragón. Es un plan que de momento está sin aprobar, pero donde hay distintas opciones que mejorarían la movilidad hacia la estación de Delicias.

para dar servicio a la nueva estructura de ferrocarriles; la preparación de las nuevas calles de esta pieza urbana –adecuándolas también para la intermodalidad a pie a través de conexiones que permitan en un corto espacio de tiempo llegar al centro urbano y a otras áreas de la ciudad–; preparar la plaza urbana delante de la estación; la construcción de un puente sobre el Ebro (puente del Tercer Milenio) que enlace la estación con el tercer cinturón de la ciudad; organizar el tipo de suelo para usos terciarios o residenciales del barrio de acuerdo a capacidades específicas, etc.¹²

Junto con lo anterior, otra pieza urbanística importante asociada a los cambios en la localización de las infraestructuras del ferrocarril se localiza en el espacio dejado por el anterior emplazamiento de la estación de El Portillo, terrenos que han quedado vacantes y donde hay que trazar nuevos usos para ellos, acometiendo un importante proceso de reestructuración urbana (figura 1). También se ha llevado a cabo la redacción de un plan especial para esta área. En él se hace mención al objetivo fundamental de esta pieza, que es poner en relación el centro urbano con el barrio de las Delicias. Estas áreas urbanas tenían problemas de conexión por la barrera que suponía el ferrocarril. Para su solución se propone crear en el suelo vacante un gran espacio ajardinado con edificación dedicada a equipamientos: oficinas, uso público (bibliotecas, estación de cercanías) y áreas de vivienda¹³.

Figura 1. Dos piezas urbanas de intervención por la remodelación del sistema ferroviario en la ciudad de Zaragoza



12. *Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza. Modificación: Entorno Estación Intermodal Delicias* (área G-44-2) Delicias. Noviembre de 2006.

13. *Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza. Modificación: Entorno de la antigua estación de El Portillo* (área G-19-1). Diciembre de 2005.

Vinculado a las dos piezas urbanas mencionadas, cabe destacar un proyecto denominado Milla Digital, donde aprovechando el rasgo de avance y modernidad que trae consigo el TAV, se preparen tanto viviendas, equipamientos e instalaciones empresariales apoyadas en la innovación y el conocimiento (Ayuntamiento de Zaragoza, 2003)¹⁴. Por último, además de estas piezas de transformación urbanística, también hay que hacer mención al traslado de la playa de trenes de mercancías que ocupaban el terreno de la actual estación intermodal.

Son muchos los trabajos que supone la remodelación de la red arterial ferroviaria de Zaragoza, puesto que no sólo hay que pensar en el nuevo espacio que ocupa sino también en el que ha dejado abandonado. Ante los posibles problemas de competencias a la hora de la realización de las distintas obras que pudieran surgir en todo este proceso, se crea una sociedad (Zaragoza Alta Velocidad, ZAV) gestionada entre el Ministerio de Fomento (50%), la Diputación General de Aragón (25%) y el Ayuntamiento de Zaragoza (25%). Entre las actividades que figuran en el convenio para el establecimiento de ZAV destacan: la reposición de las instalaciones ferroviarias existentes, la integración de la nueva red ferroviaria con su entorno, la transformación urbanística de los suelos que el ferrocarril abandona para trasladarse a otra nueva ubicación y, por último, también la intervención en todos los viarios que complementan las acciones de estos cambios (Convenio para la formación de ZAV). Su objetivo concreto es administrar y gestionar las plusvalías derivadas de las operaciones urbanas surgidas con la llegada de la alta velocidad.

ZAV se encarga desde el año 2002 del desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red ferroviaria de Zaragoza, tanto haciéndose cargo de las zonas liberadas del uso ferroviario como de las obras del entorno de la estación de Delicias¹⁵. Esto supone que detrás de estos dos objetivos hay una gran cantidad de proyectos de transformación de la ciudad, por un lado los proyectos para la adecuación del “nuevo barrio AVE”, la remodelación del área que ocupaba la antigua estación con transformación de usos o el traslado de los antiguos talleres de RENFE desde su ubicación hasta la plataforma logística de PLAZA, la integración de viales...¹⁶

14. Milla Digital es una actuación que aprovechará los espacios del desarrollo urbanístico, tanto del nuevo barrio del Ave como también parte de los de la antigua estación del El Portillo, para configurar un espacio caracterizado por la innovación y el conocimiento bajo una orientación común volcada en las actividades intensivas en conocimiento. Se trata de conseguir un urbanismo de gran calidad y unas infraestructuras avanzadas de telecomunicaciones de las que se beneficiarán tanto los vecinos residentes como los negocios radicados en la Milla.

15. Conviene anotar que el coste estimado inicial para llevar a cabo las actuaciones derivadas de esos objetivos de transformación urbanística y de accesibilidad por parte de ZAV fue de unos 661.113.315 euros. Hoy se han superado ya claramente los 1.200 millones de euros, lo que da idea de la gran cantidad de proyectos que se están desarrollando a través de esta sociedad y que tienen como principal responsable la nueva estación intermodal.

16. Intervención de Pilar Sancho en las jornadas sobre el tren de alta velocidad, organizadas por la Universidad de Castilla-La Mancha, celebradas en Ciudad Real, el 20 de noviembre de 2007.

De lo anterior se deduce que la sola implantación física de la estación intermodal en la ciudad está originando importantes cambios. Estas transformaciones están muy asociadas a la actual concepción urbana, donde se trata de proyectar una imagen asociada a la presencia de nuevas infraestructuras o de equipamientos que favorezcan un nuevo patrón de desarrollo urbano. Las piezas urbanísticas a las que se ha hecho mención han alcanzado una importancia estratégica dentro de la estructura urbana de la Zaragoza para poder alcanzar un nuevo modelo de ciudad, donde las infraestructuras de comunicación y la accesibilidad son claves, algo que sin duda va también unido a la presencia del TAV.

Junto con los proyectos concretos vinculados a la remodelación ferroviaria hay otro buen número de importantes inversiones en infraestructuras coincidentes en el tiempo (autovías de acceso, redes de transporte urbano —el proyecto de tranvías y trenes de cercanías—, la consolidación y remodelación del aeropuerto) y destinadas a establecer una base sólida para un proyecto urbano de futuro.

Igualmente, la llegada del TAV coincide con un buen número de proyectos y estrategias que buscan no sólo la transformación urbanística, sino también socioeconómica de la ciudad, pero que indudablemente van unidos a la transformación de la trama urbana. El TAV proyectado en España es un tren para pasajeros, pero esto no significa que no sea capaz de modificar las dinámicas socioeconómicas de las ciudades de sus líneas. Estos proyectos contribuyen a establecer una base sólida para un proyecto urbano de futuro. Entre esos proyectos cabe mencionar: Plaza (Plataforma logística de Zaragoza), el Parque Tecnológico de Reciclado (PTR) o Puerto Venecia (Parque de ocio temático), como estrategias de crecimiento y de diversificación de la economía regional, o la Exposición Internacional de 2008, como acción que debe proyectar la ciudad a escala nacional e internacional. Es cierto que ninguno de estos proyectos se puede citar como consecuencia directa de la implantación del TAV, sin embargo, todos ellos han venido a coincidir temporalmente con su preparación y desarrollo, y por supuesto se benefician de su presencia. Además, todos contribuyen a ofrecer una imagen dinámica de la capital aragonesa.

Durante bastantes décadas Zaragoza careció de proyectos urbanos y empresariales que supusieran un cambio importante. En estos momentos el desarrollo de las actuaciones indicadas u otros proyectos similares que se han puesto en marcha en los últimos años han cambiado la situación de atonía. El contexto está cambiando gracias a las mejoras infraestructurales (dentro de las cuales se enmarca la llegada del TAV, el sistema de autopistas y autovías concluyentes en la capital aragonesa, la potenciación de aeropuerto o la renovación de la estación de mercancías por ferrocarril).

Hoy la estructura urbana de Zaragoza se plantea desde proyectos concretos y globales, intentando definir un proyecto de ciudad como los emanados desde la Asociación para el Desarrollo Estratégico de Zaragoza y su Entorno (Ebrópolis, 1989). Se están desarrollando importantes proyectos de transformación en la estructura urbana, que están ofreciendo una nueva imagen de desarrollo de la ciudad, ya que son proyectos que entran en la línea de transformar adaptándose a la modernidad actual, proceso que también está apoyando la llegada de la alta velocidad. Desde Ebrópolis se siguen buscando líneas de intervención para el desarrollo de la ciudad, precisamente en estos momentos se busca una imagen de marca que defina la ciudad (Ebrópolis, 2008). No hay que olvidar que hoy el posicionamiento de las principales ciudades se apoya precisamente en ofrecer una marca

como una herramienta, no de *marketing* o de logotipo sobre un papel, sino vista como un elemento aglutinador de la visión del desarrollo urbano o, lo que es lo mismo, definir hacia dónde va la ciudad y qué modelo se quiere de ella (Vaggione, 2008).

En la actualidad, las ciudades están avanzando gracias a la proyección de la imagen que planean, por lo que, para que esto se desarrolle, precisan proyectos bien relacionados con la presencia de nuevas infraestructuras o de equipamientos que favorezcan los cambios sobre la ciudad. En el caso de Zaragoza, la estación intermodal de Delicias se proyectó dentro de estas concepciones urbanísticas de crear un hito tanto arquitectónico y urbanístico, como también concentrador de flujos. Se trata de una pieza urbana que, al igual que otros planes que se están acometiendo en la ciudad, tiene la misión de proyectar una nueva imagen urbana e igualmente le ocurre a todo el entorno de la estación que se está modificando atendiendo a esos patrones de modernidad que parece que llegan con el TAV.

En cualquier caso, no cabe duda de que este nuevo contexto que se plantea con la llegada del TAV está influyendo de una manera importante en que Zaragoza adquiera una nueva imagen. Por todo ello se necesita prestar una atención especial a todas las sinergias que acontecimientos como la llegada del TAV a escala local pueden generar en la planificación urbana, puesto que se ha visto que el efecto más inmediato de la llegada de la infraestructura es el impacto espacial de la implantación física, que sin duda conlleva cambios en la estructura y el funcionamiento del espacio urbano.

Valoraciones finales

La nueva accesibilidad que el TAV ha introducido para la capital aragonesa le permite no sólo reposicionarse en el territorio español, sino también captar nuevas oportunidades, nuevas funciones que, quizás, hasta ahora nunca habían estado presentes o habían estado de una manera muy débil. Aunque el principal problema a escala regional será cómo se consigue difundir estas dinámicas al conjunto de la región.

La estrategia de la capital aragonesa debe pasar por aprovechar algo que siempre ha tenido y que hoy, con la presencia del TAV, se ha visto potenciado: su buena posición en el centro de otros nodos urbanos más importantes; pero también el hecho de estar a menos de dos horas y a medio camino de las dos principales aglomeraciones urbanas del Estado en el corredor más dinámico. La presencia del TAV en la capital aragonesa está planteando nuevas oportunidades de relaciones territoriales, algo que le permite posicionarse dentro de otras dinámicas y que a la vez influye en el propio modelo de la ciudad, en el papel de sus componentes y en las expectativas de futuro.

Muchas operaciones de remodelación urbana están asociadas a la presencia de grandes acontecimientos que suponen una adaptación del tejido urbano a las nuevas necesidades de infraestructuras, momentos que pueden ser aprovechados para transformar la imagen de las ciudades. En el caso de Zaragoza, se ha producido uno de esos grandes acontecimientos con la llegada del TAV, que no sólo convierten a la ciudad en un nodo entre las dos principales ciudades del país, sino que la construcción de la nueva estación está permitiendo la regeneración

de importantes espacios urbanos con la creación de una nueva imagen de modernidad, de generación de nueva centralidad y la conexión entre varios barrios de la ciudad (Delicias y Almozara, por un lado, y Delicias y centro, por otro). A nivel urbanístico, como se ha presentado en este capítulo, se pueden apreciar de una manera más visible todos los cambios asociados a la llegada de la alta velocidad a esta ciudad.

La llegada del TAV debería leerse, pues, como un instrumento importante, pero no suficiente, para lograr la transformación urbanística, social y económica de la ciudad y su área de influencia, como se viene insistiendo. Es necesario la articulación de las "posibilidades" de nueva relación que el TAV introduce a las acciones y estrategias que se dibujan ya en la ciudad y en el territorio con aquello que puede consolidar/impulsar el nuevo proyecto urbano, y que en el caso de la ciudad de Zaragoza parece que lo está consiguiendo, porque viene acompañado de más acontecimientos y proyectos que no se quedan en sólo dejar pasar el tren.

Bibliografía

AA.VV. (2005): *Documentación del Primer Congreso Nacional de Ciudades Ave*, celebrado en Guadalajara del 4 al 6 de octubre de 2005.

ALONSO BLAS, D.F. (2000): *Historia del ferrocarril en Aragón*, Zaragoza, Libros Certeza.

ARDUIN, J.P. (1991): "Las líneas de alta velocidad y el acondicionamiento del territorio", *Revista de Obras Públicas*, 22: 22-33, Madrid.

AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA (2002): *Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza*.

AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA (2003): *Zaragoza hacia la sociedad del conocimiento*. [<http://cmisapp.zaragoza.es/ciudad/conocimiento>]

BELLET, C. (2002): "El impacto espacial de la implantación del tren de alta velocidad en el medio urbano", *Revista de Geografía*, Universitat de Barcelona, pp. 55-77.

BELLET, C. (2007): "El tren de alta velocidad en el medio urbano. Reflexiones entorno al caso español", *Cuadernos de Ingeniería y territorio*, nº 10 (monográfico dedicado a la *Alta Velocidad y Territorio*), pp. 141-156, Universidad de Castilla-La Mancha.

BELLET, C. (ed.) (2000): *Les oportunitats del Tren d'Alta Velocitat a Lleida*, Lleida, Pagès Editors.

BIEHL, D. (1989): "El papel de las Infraestructuras en el desarrollo regional", en *Política Regional en la Europa de los años 90*, Madrid, Secretaría de Estado de Hacienda, Ministerio de Economía y Hacienda, pp. 401-432.

CALVO, J.L. (1998): "Las llegadas del ferrocarril y ferrocarril de alta velocidad a las ciudades", *Revista OP-Ingeniería y Territorio*, Barcelona, nº 45.

CONFEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE ZARAGOZA (2002): *Zaragoza en clave de progreso*, material de la exposición celebrada en La Lonja del 1 de febrero al 15 de marzo de 2002, Zaragoza.

EBRÓPOLIS (1998): *Plan Estratégico de Zaragoza y de su área de influencia*.

FAUS PUJOL, M.C. (1978): "El ferrocarril y la evolución urbana en Zaragoza", *Geographicalia*, 2: 83-114, Universidad de Zaragoza.

GÓMEZ BAHILLO, C. (2002): "Impacto social de la llegada del tren de Alta Velocidad a Zaragoza", *Revista de Economía Aragonesa*, Ibercaja, Zaragoza, nº 19.

GONZÁLEZ YANCI, M.P.; AGUILERA ARILLA, M.P.; BORDERÍAS URIBEONDO, M.J. y SANTOS PRECIADO, J.M.: (2005): "Cambios en las ciudades de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla desde su implantación", *Cuadernos Geográficos*, 36: 527-547, Universidad de Granada.

GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (2004): "El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales", en *Investigaciones Regionales*, 5: 199-221.

LÁZARO ARAÚJO, L. (1989): "Las Infraestructuras y el Desarrollo Regional", en *Política Regional en la Europa de los años 90*, Secretaría de Estado de Hacienda, Ministerio de Economía y Hacienda, pp. 459-486.

MANNONE V. (1995): *L'impact regional du TGV Sud-Est*, Tesis Doctoral inédita.

MENÉNDEZ, J.M. et al. (2002): "El AVE en Ciudad Real y Puertollano: notas sobre su incidencia en la movilidad del territorio", *Cuadernos de Ingeniería y Territorio*, Ciudad Real, Universidad de Castilla-La Mancha, nº 2.

RIBALAYGUA, C. (2005): "Nuevas estaciones periféricas de alta velocidad ferroviaria: estrategias para su incorporación a las ciudades españolas", en *Colección Cuadernos de Ingeniería y Territorio*, Ciudad Real, Universidad de Castilla-La Mancha, nº 5.

SANAÚ VILLARROYA, J. (2002): "Reflexiones sobre el impacto económico del AVE", *Revista de Economía Aragonesa*, Zaragoza, Ibercaja, nº 19.

UREÑA, J.M. (2002): "Efectos de la alta velocidad ferroviaria en las ciudades intermedias del corredor Madrid-Sevilla", *Economía Aragonesa*, 19: 71-79.

VAGGIONE, P. (2008): "Zaragoza suena bien, pero se sabe exactamente por qué", *Ebrópolis Noticias*, nº 31 (monográfico sobre *La ciudad y su marca*), pp. 10-11, Zaragoza.

Otras fuentes consultadas

Revista *Vía Libre*, octubre de 1993 y octubre de 2001.

Modificación nº 12 PGOU Entorno antigua Estación de El Portillo (Área G-19-1). [<http://www.zav2002.com/>]

Modificación nº 17 PGOU Entorno Estación Intermodal Delicias (Área G-44-2). [<http://www.zav2002.com/>]

Zaragoza un nuevo espacio público para el siglo XXI. Proyecto de milla digital, Ayuntamiento de Zaragoza.

ZAV: *Convenio entre la Diputación General de Aragón, el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Zaragoza para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Zaragoza*.

CAPÍTULO XIII

¿UNA ESTRUCTURACIÓN MÁS POLICÉNTRICA DE CATALUÑA CON EL TAV?

Jaume Feliu Torrent

Introducción: un nuevo servicio regional de TAV

El tren de alta velocidad (TAV) fue diseñado desde sus inicios para unir ciudades relativamente grandes que se encontraban a una distancia media alrededor de 500 Km. Tenía que ser competitivo con el modo de transporte aéreo y esto significaba, por lo tanto, que la línea debía ser lo más directa posible. Un ejemplo de esta actitud es la primera línea TGV entre París y Lyon, que pasó solamente a 60 Km de Dijon (216.000 hab.) sin desviarse para servir esta ciudad media. Pero en los últimos años se ha producido un cambio en algunos principios de planificación del TAV. Esto significa que hoy en día, seguramente, la línea Lyon-París no habría sido la misma. Como explica López Pita (2005), las dos razones del cambio serían la mayor sensibilidad hacia el papel de las nuevas infraestructuras en la articulación de territorio (servicio a las ciudades intermedias) y las innovaciones tecnológicas de este sistema de transporte, que han hecho posible pasar de límites de velocidad de 270 Km/h (1983/4) a 320 Km/h (2004), minimizando las ventajas de las líneas directas¹.

Estas nuevas reglas influyeron decisivamente en la definición final de la línea de TAV en la región catalana. El resultado fue la planificación de una línea entre Madrid-Barcelona-frontera francesa que se torsiona para articular las capitales provinciales catalanas (Lleida, Tarragona, Barcelona, Girona), además de Figueres, que se encuentra a pocos kilómetros de la frontera francesa. Más allá de la frontera, a través del nuevo túnel de los Pirineos, se encuentra una estación en Perpinyà, capital del departamento de los Pirineos Orientales. Éstas serán las ciudades catalanas (del norte y del sur) que dispondrán de estación TAV. A un plazo más largo se han planificado otras líneas de TAV, una que unirá Tarragona con Valencia (con una parada en Tortosa) y otra que unirá varias ciudades medias entre Lleida y Girona (eje transversal, ver figura 1).

Paralelamente a la construcción de estaciones TAV en ciudades medias europeas, se han ido extendiendo a lo largo de Europa una cierta cantidad de servicios regionales de TAV, además de los servicios que unían las grandes conurbaciones. Estos servicios relacionan ciudades medias con una gran ciudad a una distancia entre 100 y 200 Km, normalmente con frecuencias altas. Representan una alternativa importante al coche para la movilidad habitual y no habitual.

1. Otras mejoras tecnológicas permiten una aceleración mayor de los convoyes, facilitando así las paradas intermedias en el recorrido.

Un caso pionero es el servicio de lanzadera que enlaza desde 1992 Ciudad Real (70.000 hab.) y Puertollano (55.000 hab.) con Madrid, situadas a 170 y 210 Km respectivamente. De los cinco servicios diarios establecidos en 1992 en cada dirección, se ha pasado a una cifra que ha triplicado el número de servicios en la actualidad, generando un tráfico anual de 1,5 millones de viajeros (De la Fuente, 2006). Otro caso es la línea de Svealand en Suecia, inaugurada en 1997, que proporciona un enlace regional de alta velocidad desde Eskilstuna a Estocolmo. El resultado del servicio ha sido un importante aumento de los pasajeros de todo el recorrido en un factor de siete, pasando de una captación del mercado del 6% al 30%. La nueva accesibilidad ha permitido a más residentes del área de Eskilstuna trabajar en Estocolmo y ha provocado también un cambio en el modo de transporte en muchos que viajaban en coche anteriormente (Fröidh, 2005). Desde 2000, circula un TAV regional desde Lille (1.000.000 hab.) a Dunkerque (191.000 hab.), Calais y Boulogne (92.000), situadas a poco más de 30 minutos las dos primeras ciudades y a menos de una hora la tercera (López Pita, 2005). Otros casos se encuentran en Bélgica (Bruselas-Aix-la-Chapelle), Francia (Le Mans-París), Reino Unido (Ashford-Londres).

Para el caso de la región catalana, el gobierno de la Generalitat de Catalunya (2006) ha realizado recientemente un estudio para prever cómo deberán organizarse los futuros servicios de alta velocidad desde Barcelona. Se prevén tres servicios: largo recorrido (p.e. Barcelona-París), euro-regionales (p.e. Barcelona-Valencia) y regionales. El objetivo de los servicios regionales es reducir las distancias entre las ciudades catalanas (Perpinyà incluida) y estructurar el territorio catalán con un tiempo máximo de viaje de 60 minutos hasta Barcelona y con frecuencias altas (de 30 minutos a 45). Las previsiones de López Pita (2005) indican que se multiplicará el tráfico actual por un coeficiente comprendido entre 2 y 2,5².

Tabla 1. Habitantes y distancias de viaje de las ciudades catalanas con TAV. (Fuente: elaboración propia)

CIUDAD	HABITANTES 2006 (MUNICIPIO)	HABITANTES 2001 (ÁREA URBANA)	DISTANCIA ACTUAL EN TREN A BARCELONA (MIN.)	DISTANCIA A BARCELONA EN TAV REGIONAL	DISTANCIA A BARCELONA EN AUTOPISTA
Barcelona	1.605.602	3.117.297			
Lleida	125.677	167.807	120'	60'	100'
Tarragona+Reus	232.925	273.546	65'	30'	60'
Girona	74.879	128.104	60'	35'	60'
Figueres	33.064	57.848	92'	42'	75'
Perpinyà	116.000	212.000	166'	60'	105'

2. Esto se produciría siempre que se cumpliesen dos criterios (establecidos por la UIC): que el tiempo de viaje por ferrocarril fuera igual o inferior a dos tercios del tiempo de viaje por carretera, y que la frecuencia de servicios por ferrocarril fuera tal que:

$$T_{\text{viaje por ferrocarril}} + \text{Tiempo de espera} < T_{\text{viaje por carretera}}$$

El éxito de experiencias europeas y el nuevo servicio regional planeado en Cataluña conducen a preguntarnos cómo puede afectar este cambio a la región catalana, especialmente a las ciudades situadas a lo largo de la línea de TAV principal. En concreto, nos interesa especular qué puede suponer para la estructura de la región, a largo plazo, este corredor ferroviario. Estamos interesados, por lo tanto, en la capacidad del TAV para inducir cambios en la estructura territorial, en conocer hasta qué punto la nueva conexión puede favorecer una configuración más policéntrica de territorio catalán.

Con relación a la estructuración policéntrica del territorio, numerosos autores han reflexionado sobre qué significa en el plano territorial y qué tipologías se pueden describir de este fenómeno. Básicamente, policentrismo denota la existencia de múltiples centros en un área determinada, aunque se entiende de formas distintas por parte de planificadores urbanos, geógrafos económicos y urbanos, la Unión Europea o los líderes cívicos (Davoudi, 2003).

Podemos distinguir, al menos, tres escalas diferentes de policentrismo: el nivel "meso" de agrupación interurbana de población y actividad económica (Los Ángeles, Londres, París); el nivel "macro" de escala interurbana para indicar la existencia de centros múltiples en una región (Ranstad, Padua-Treviso-Venecia, la costa nororiental de Estados Unidos); y el nivel "mega" de escala intra-europea adoptada por la *European Spatial Development Perspective* (ESDP). Nosotros estamos interesados en la escala "macro" de policentrismo interurbano, aquella que forma la llamada Región Urbana Policéntrica (RPU), caracterizada por ciudades o pequeños asentamientos separados y distintos que interactúan significativamente los unos con los otros (Dieleman y Faludi, 1998). Así mismo, Kloosterman y Musterd (2001) distinguen cuatro dimensiones por las cuales el policentrismo interurbano se diferencia cualitativamente del policentrismo intraurbano a una escala más pequeña: forma física, entidad política, relaciones funcionales e identidad.

Sin embargo, algunas investigaciones recientes ponen en duda, mediante datos empíricos, la existencia real de regiones policéntricas incluso en espacios ejemplares como el Randstad (Ritsema van Eck *et al.*, 2006). Más que una realidad económica y funcional, se trataría de una imagen cartográfica y de una voluntad de estructuración futura. Por lo tanto, el fenómeno del policentrismo regional debe tomarse, ante todo, como una herramienta estratégica para los planificadores; es decir, como un escenario posible de futuro o, al menos, una tendencia posible para el futuro de la región.

Tren de alta velocidad y desarrollo urbano y regional

Podemos encontrar un gran número de investigaciones sobre las consecuencias del TAV en una ciudad intermedia (Ribalagua, 2007). En general, se concluye que el TAV estimula solamente aquellos procesos económicos, sociales y territoriales que estaban ya en curso antes de la construcción de la nueva infraestructura (acelerador de tendencias preexistentes) y que, por lo tanto, el TAV es un elemento entre otros (aunque muy importante) en la dinámica socioeconómica. También, se concluye la importancia que supone la activación de estrategias por parte de los actores locales para conseguir procesos de desarrollo local teniendo siempre en cuenta la disponibi-

alidad de recursos endógenos, tanto de tipo material como inmaterial (Feliu, 2006). Así, debemos evitar dar al TAV un papel excesivamente determinista en la transformación socioeconómica del territorio (Plassard, 2003).

Pero no existe demasiada literatura que reflexione sobre lo que sucede cuando el TAV une varias ciudades y, por consiguiente, crea un nuevo tipo de región o corredor con una accesibilidad interregional alta. Por ejemplo, Blum *et al.* (1997) examinan la integración económica y la organización del espacio de una nueva región funcional a corto, medio y largo plazo. A corto plazo, se espera que el TAV aumente la intensidad de tránsito y que estimule el crecimiento económico de la región por la extensión del mercado de trabajo y de los servicios. A medio plazo, se puede esperar que ciertas familias decidan trasladar su residencia en lugar de continuar desplazándose, y que ciertos grupos de empresas cambien su posición dentro de la región para sacar provecho de las mejoras en la accesibilidad. Finalmente, a largo plazo, el TAV puede conducir a un patrón de localización completamente nuevo con mayores volúmenes de viaje en términos cuantitativos y en términos cualitativos. Pero esto es difícil de predecir, porque a largo plazo deberíamos esperar una reacción no-lineal con consecuencias imprevisibles (Blum *et al.*, 1997). Estas conclusiones confirman la imposible predicción de los efectos socioeconómicos del TAV a largo plazo.

Así pues, en función de los planteamientos teóricos, si queremos imaginar hasta qué punto una región puede convertirse en una región urbana policéntrica después de la construcción de TAV, deberíamos observar, por lo menos, tres cuestiones. En primer lugar, cuáles son las tendencias preexistentes, ya que el TAV es un acelerador de tendencias más que un promotor de dinámicas nuevas. En segundo lugar, cuáles son los factores objetivos existentes, los recursos que pueden crear sinergias económicas con la nueva infraestructura, ya que el TAV no es un recurso económico suficiente para el desarrollo. Finalmente, cuál es el comportamiento de los sujetos territoriales, ya que de ellos depende la capacidad de organización necesaria para que el *SLoT* se active para explotar sus recursos endógenos.

Características del caso catalán

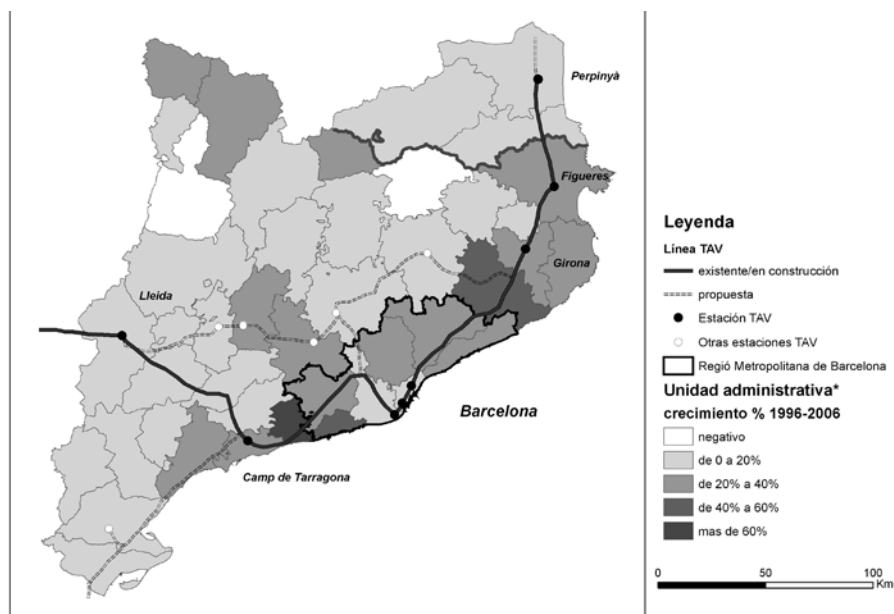
Extensión de influencia metropolitana

El aumento del peso en población y actividad económica de Barcelona, en el contexto catalán, ha sido un proceso creciente, también en extensión, durante los últimos siglos XIX y XX. Y en las últimas décadas, estamos asistiendo a un proceso mayor de extensión metropolitana sobre el territorio y la integración urbana de otras ciudades en la dinámica metropolitana. Este proceso está acompañado por la descentralización demográfica y económica y por la homogeneización relativa del territorio metropolitano (Nel.lo, 2001). Esta evolución no es particular de Barcelona, sino que es habitual en muchas metrópolis europeas (concentración absoluta, concentración relativa, descentralización relativa y descentralización absoluta de población y actividades).

Mientras en los setenta y ochenta el municipio de Barcelona perdía población hacia la primera corona metropolitana (el "área metropolitana"), en los noventa el segundo anillo metropolitano (la "región metropolitana") lideró el crecimiento. Pero en los últimos años podemos observar que aquel que podríamos llamar el tercer

Figura 1. Líneas de TAV en Cataluña y crecimiento de la población. (Fuente: elaboración propia)

*Las unidades administrativas corresponden a las comarcas en el caso de Cataluña del sur (datos de población de 1996-2006) y los *arrondissements* en Cataluña del norte (datos de población de 1991-1999).



anillo metropolitano (un radio de 100 Km desde Barcelona) está experimentando también un gran crecimiento, en población y actividades (especialmente el corredor formado por el eje entre Girona y Tarragona). El resto de región catalana (150 Km alrededor de Barcelona) no tiene ritmos altos de crecimiento, pero las ciudades mantienen una dinámica moderadamente sostenida de población y actividades.

Así pues, podemos observar una doble tendencia: la extensión de la influencia metropolitana de Barcelona más allá de los límites de región metropolitana y la consolidación de otros polos de atracción de población y actividades centrados principalmente en las ciudades medias históricas de Cataluña. Trullén y Boix (2003) creen que la interacción entre estos dos fenómenos está formando una región metropolitana policéntrica nueva porque se están entrelazando las áreas de influencia de estos subcentros diferentes al expandirse.

Concentración de infraestructuras en las ciudades medias

Una de las consecuencias de la histórica concentración de población y actividades en Barcelona ha sido la reflexión sobre el fenómeno de la macrocefalia barcelonesa en relación con Cataluña (ver Nel-lo, 2001). Numerosos autores a lo largo del siglo XX han mostrado su preocupación por el desequilibrio que este hecho suponía y los arquitectos y urbanistas han tratado de ofrecer respuestas al problema planteado a través de la potenciación de núcleos urbanos alternativos o complementarios. De esta manera, numerosos planes territoriales han tratado

de favorecer el desarrollo de núcleos alternativos de descentralización de actividades en el territorio, al principio en la región barcelonesa y después en todo el ámbito catalán³.

El gobierno catalán ha elaborado a partir del período democrático políticas territoriales de reequilibrio que intentaban dotar de nuevas infraestructuras y equipamientos las diferentes áreas urbanas localizadas al exterior de la región metropolitana. Las ciudades seleccionadas como “Sistemas para el reequilibrio territorial de Cataluña de nivel 1” eran: Girona, Tarragona-Reus-Valls y Lleida (Generalitat de Catalunya, 1995). Ésta es seguramente una de las razones por la cuales se haya concentrado un número importante de infraestructuras en las ciudades medias del país, aparte de la propia dinámica local y de que estas ciudades pueden ser capaces de devenir nuevos polos de desarrollo en un futuro, dadas las nuevas condiciones de mejoras en las comunicaciones y la nueva configuración de la región de carácter más policéntrico.

Un primer ejemplo de esto es, efectivamente, la localización de las estaciones TAV. Aunque el Ministerio de Fomento español⁴, a principios de los noventa, preveía sólo la construcción de una estación en Lleida y una en Girona del trazado TAV entre Madrid-Barcelona-frontera francesa, el gobierno catalán consiguió desviar el trazado hacia el sur para proveer una estación al Camp de Tarragona y construir una estación más en Figueres⁵. También en Barcelona la discusión sobre las estaciones a construir fue larga y problemática, optando por un sistema que pasa por la construcción de un nuevo túnel que, además, permitirá una mejor organización del sistema ferroviario de cercanías. Así, se acabó contando con una estación TAV en Lleida, Camp de Tarragona, Girona, Figueres, y tres en Barcelona, además de la estación ya prevista en Perpinyà.

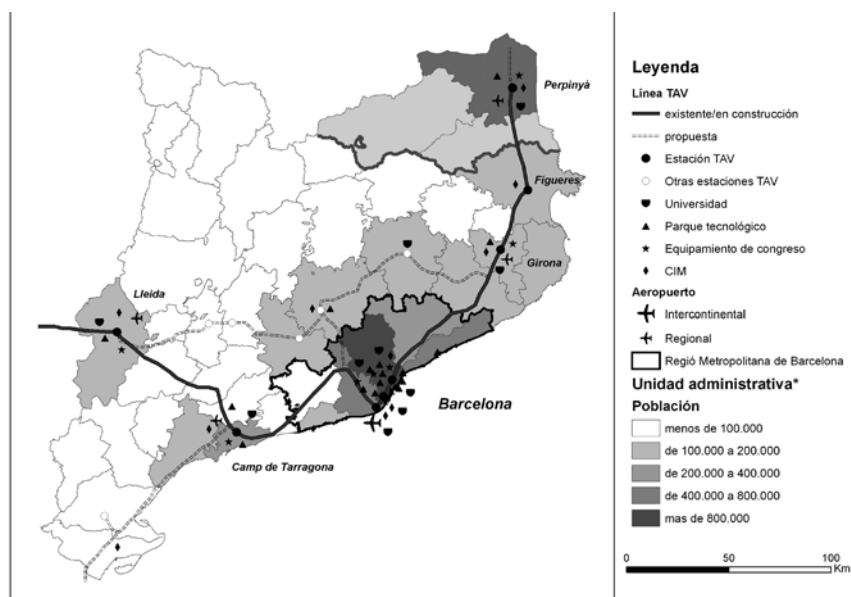
Estas áreas urbanas medias con TAV son también aquellas que concentran las infraestructuras y equipamientos que permiten unas sinergias esenciales con el TAV en términos socioeconómicos, especialmente para la economía llamada de *infotainment* (una mezcla de *information*, *communication* y *entertainment*). Berg y Pol (1998) defienden que los sectores relacionados con la información, la comunicación y el entretenimiento son los más favorecidos por el TAV, después del estudio de numerosas ciudades europeas. Basándonos en el *infotainment*, hemos enumerado, trazado el mapa y descrito algunas infraestructuras que se engloban en los sectores citados, ya que representan un ejemplo de factores objetivos para desarrollos policéntricos futuros. Hemos observado principalmente: aeropuertos, universidades y parques tecnológicos, centros de congresos importantes y centros logísticos. Ésta no representa una lista exhaustiva de los factores objetivos de desarrollo, sino solamente una muestra de algunos equipamientos primordiales para el desarrollo económico de las ciudades.

3. Los diversos Planes consecutivos que siguen este objetivo son el *Pla Comarcal de Barcelona* de 1953, el *Pla Provincial de 1959*, el *Pla Director de l'Àrea Metropolitana de Barcelona*, de los años sesenta, y el *Pla General Metropolità* de 1976 (Nello, 2001). A éstos, podemos añadir finalmente el *Pla Territorial General de Catalunya*, de 1995.

4. Antes MOPU (Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo).

5. Se puede seguir el proceso de decisión en Feliu (2005).

Figura 2. Infraestructuras y equipamientos de Cataluña. (Fuente: elaboración propia)



a) Aeropuertos. Su posición coincide perfectamente con las áreas urbanas de ciudades con TAV, a excepción de Figueres. En los últimos años, el crecimiento de los aeropuertos secundarios ha sido importante, especialmente el de Girona, que ha sido elegido por la compañía de *low cost* "Ryan Air" como su sede en el sur de Europa. El sistema aeroportuario catalán tiende a ser cada vez más integrado, con una especialización más alta de los aeropuertos periféricos (Reus-Girona) en el turismo. La intermodalidad entre el aeropuerto y el TAV está prevista solamente en el aeropuerto de Barcelona (tendrá una estación específica en el Prat), pero también está en discusión una segunda estación en aeropuerto de Girona, coincidiendo con el futuro eje transversal ferroviario de alta velocidad. Las previsiones de crecimiento futuro son también altas para la práctica totalidad de aeropuertos.

Tabla 2. Pasajeros de los aeropuertos catalanes. (Fuente: elaboración propia)

ÁREA URBANA	AEROPUERTO	2000 (PASAJEROS ANUALES)	2005 (PASAJEROS ANUALES)	2010 (PASAJEROS ANUALES)
Barcelona	El Prat	19.375.338	26.941.215	50.000.000
Lleida	Alguaire	0	0	400.000
Tarragona-Reus	Reus	686.282	1.351.608	3.000.000
Girona	Girona-Costa Brava	627.222	3.513.612	6.000.000
Perpinyà	Perpinyà	528.289	428.081	n.d.

b) Universidades y parques tecnológicos. Todas las ciudades con TAV tienen universidad, excepto Figueres. Es importante recordar, sin embargo, que la dimensión de las universidades y su inversión dedicada a la investigación es muy diferente según cada una. No obstante, preservan en gran medida la proporción en comparación con su población territorial (provincia o departamento), o incluso más para las universidades “territoriales” periféricas. Encontramos la mayor parte de las universidades y estudiantes en Barcelona: UB (56.111), UAB (38.117), UPC (33.242) y UPF (10.213). El resto están en Girona (UdG, 12.680), Tarragona (URL, 13.140), Perpinyà (UdP-VD, 10.038), Lleida (UdL, 8.425) y Vic (UVIC, 5.113)⁶. Aun así, estas universidades no tienen una especialización clara (todas ellas imparten aproximadamente las mismas graduaciones, al menos hasta la aplicación del Plan de Bologna), pero los parques científicos y tecnológicos que existen o que se están creando sí que se están especializando en ciertos campos mucho más concretos. Encontramos la mayor parte de los parques tecnológicos y científicos, once, en Barcelona o su área metropolitana. Otra vez, el resto de estos equipamientos están en Girona, Tarragona, Reus, Lleida y Perpinyà.

c) Actividades congresuales. Recientemente se han inaugurado varios equipamientos congresuales de gran dimensión en las ciudades que tratamos. Aunque cabe recordar que la capacidad y la posibilidad de organizar congresos no depende solamente de este gran equipamiento, sino también de la existencia de recintos de otras dimensiones, de la capacidad hotelera, de compañías especializadas, del atractivo turístico, etc. No obstante, la construcción de estas infraestructuras es una prueba de la voluntad de las diferentes ciudades de atraer estas actividades; unas actividades, por otro lado, que crean muchas sinergias con el TAV (en numerosas ciudades, la mayor parte de los congresistas llegan en TAV).

Tabla 3. Equipamientos para congresos (con más de 10.000 m²). (Fuente: elaboración propia)

ÁREA URBANA	EQUIPAMIENTO	M ²	CAPACIDAD
Barcelona	Palau de Congressos de Bcn	10.000	2.850
	Centre de Convencions Gran Via	14.000	
	Centre de Convencions Internacional del Fòrum	90.000	15.000
Lleida	Palau de Congressos la Llotja	10.610	1.600
Tarragona-Reus	El Palau Firal i de Congressos	20.000	1.500
Girona	Palau de Congressos	10.000	1.800
Perpinyà	Palais des Congrès	10.000	2.500

d) Centros logísticos. La política del gobierno de la Generalitat es distribuir los centros logísticos por todo el territorio catalán para evitar la saturación de la capital, Barcelona. Pero, al mismo tiempo, la voluntad es de

6. Datos del curso 2004-05.

integrarlos en un sistema logístico que permita aumentar el porcentaje de mercancía que circula en tren (hoy llega solamente al 5%)⁷. La política es crear nodos logísticos de dimensión relativa (entre 35 y 40 millones m²). También se ve como una condición clave la conexión de estos centros logísticos con la línea de TAV, que estará destinada a mercancías desde el puerto de Barcelona hasta la frontera francesa y, más allá, hasta Perpinyà. Es significativo el posicionamiento de Perpinyà como nodo logístico en relación con Barcelona.

Reacción de las ciudades medias

El anuncio de llegada de TAV a principios de los noventa fue visto por las diversas ciudades medias catalanas como una oportunidad de relanzar el modelo de ciudad, dada la situación territorial que resultaba de la nueva conexión con Barcelona y con el resto de ciudades nacionales e internacionales. Inmediatamente, numerosas conferencias y planes estratégicos y urbanísticos reflejaron las nuevas oportunidades, y también las amenazas que podía comportar⁸. Sin embargo, la reacción de las ciudades ha sido diferente en relación con la estrategia adoptada para aprovechar los beneficios que el TAV supone. Algunas ciudades tomaron el TAV como un verdadero revulsivo, una gran oportunidad para cambiar la dinámica de la ciudad, mientras que otras vieron el TAV como un elemento entre otros, aunque muy importante, de la estrategia de la ciudad. Esto permitiría diferenciar entre las ciudades que dan al TAV un rol “catalizador” o las ciudades que le dan un rol “facilitador”, siguiendo la clasificación propuesta por Pol (2002). Precisamente, las ciudades que han tomado el TAV como un recurso catalizador son las que se encuentran más alejadas de Barcelona –y quienes mejorarán más el tiempo de viaje con la capital (ver tabla 1)– y las que tienen una situación socioeconómica menos favorecida: son Lleida, Figueres y Perpinyà. Por otra parte, las ciudades mejor situadas –y las que ya tenían una tendencia de crecimiento continuado– han tomado el TAV como un recurso facilitador: son Girona y Camp de Tarragona.

Rol catalizador del TAV. Cuando el TAV actúa como un catalizador, como un revulsivo para el cambio en el proyecto de ciudad, se convierte en un fenómeno muy interesante para la investigación geográfica. Podemos observar cómo ciertos actores intentan movilizar al resto de los actores locales e intentan aprovechar la oportunidad para renovar los recursos propios que pueden ser explotados debido a la nueva posición territorial. Una característica común en estas ciudades es que intentan incidir, cambiar las tendencias en curso (a veces no existían anteriormente o no eran favorables) localizando un polo de desarrollo cerca de la estación de TAV. Así, el TAV sirve para “crear” una nueva centralidad en la ciudad alrededor de su estación.

7. Estrategia descrita en el *Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026* (Generalitat de Catalunya, 2006).

8. Un ejemplo primerizo de esto es el caso de Girona, que estructuraba su plan estratégico de 1994 según la posición que había de tomar la ciudad frente al TAV: Ajuntament de Girona (1994), *Pla de Ciutat de Girona*, Ajuntament de Girona, Girona. Otros ejemplos son las siguientes publicaciones: Castañer, M. et al. (eds.) (1997), *Ciutats i Alta Velocitat: el cas de Girona. Actes de les III Jornades de Geografia i Urbanisme*, Girona, 19 de gener de 1996, Universitat de Girona; SCOT (1998), “El TGV i les ciutats mitjanes catalanes”, *Quaderns de la SCOT*, nº 8, SCOT-IEC, Barcelona; Bellet, C. (coord.) (2000), *Les oportunitats del tren d'alta velocitat a Lleida*, Pagès Editors, Lleida.

a) Lleida. La llegada del AVE a Lleida fue tomada como un pretexto para mejorar intermodalidad de la estación, las características urbanas de los barrios circundantes y la economía de la ciudad. La mayor parte de las actuaciones se configuraban a partir de un plan estratégico (www.lleidatav.org), juntamente con otras acciones como la planificación urbanística. El plan fue dirigido por numerosas instituciones de la ciudad y consiguió crear una dinámica positiva entre los actores y asentar –con otros planes– un proyecto local capaz de hacer uso de sus recursos. Básicamente, los recursos fortalecidos ya se explotaban anteriormente (actividad agroalimentaria y ferial), pero se idearon dos nuevos equipamientos para potenciarlos: un nuevo parque tecnológico en agroalimentación y un nuevo centro de congresos cerca de la estación. Otros problemas vinieron de la relación polémica entre planificadores locales y nacionales que obstaculizaron una segunda estación del TAV en el sur y debilitaron el proyecto de desarrollo local.

b) Figueres. La decisión de localizar una estación en Figueres fue problemática también. En la ciudad se reflexionó largamente sobre el nuevo proyecto de ciudad con relación al TAV desde los años noventa, aunque no tuvo la seguridad de tener estación hasta 2003. Esto no favoreció la plena movilización de los actores, locales o regionales, especialmente en relación con el trazado. Después de esto, fue diseñado un plan urbano para el nuevo barrio del TAV, que estará situado al oeste de la ciudad, a 1,8 Km del centro. Para fortalecer la intermodalidad y la nueva centralidad que surgirá, la actual estación regional será trasladada desde el centro hasta el nuevo emplazamiento. Esto permitirá eliminar la línea ferroviaria que cruza la ciudad entera de sur a norte y permitirá unir los barrios históricamente separados, aunque se perderá la situación de gran centralidad de la estación actual. El nuevo tiempo de viaje desde Barcelona y Perpinyà (a través del nuevo túnel de los Pirineos) pone a Figueres en una nueva posición territorial que intentará explotar en términos turísticos, residenciales, comerciales y logísticos.

c) Perpinyà. Terminada la construcción del túnel del TAV a través de los Pirineos en 2009 y después de la construcción definitiva de la línea TAV desde Barcelona (2012), Perpinyà se conectará con Barcelona en menos de 1 hora y significará superar una posición geográfica periférica histórica. Cabe resaltar que la unión ferroviaria con el norte (el tramo de alta velocidad hasta Montpellier) no tiene aún una fecha definitiva de construcción. Esta realidad ha influenciado a los agentes locales para dirigir una estrategia de desarrollo basada en el aprovechamiento de la dinámica socioeconómica existente en la Cataluña del sur. Por este motivo, las entidades locales (aunque con ciertas confrontaciones entre agentes municipales y departamentales) están planeando una nueva estrategia para reordenar las actividades económicas y culturales de la ciudad. La estación se situará donde ya existe la estación regional actual y la gran superficie libre que existe en sus inmediaciones se destinará a funciones residenciales, equipamientos de ocio y comercio, oficinas y servicios públicos y polo universitario (*Gare routière et pôle d'échange multimodal, Hôtel d'Agglomération*). Otro punto clave de la nueva estrategia económica en relación al TAV es la potenciación de la logística en el espacio de Saint-Charles Internacional, convirtiéndolo en un área de referencia desde Barcelona.

Rol facilitador del TAV. Para las ciudades restantes, el TAV se ve como un elemento que ayudará a seguir las tendencias en curso, en buena parte relacionadas con la integración progresiva en las influencias metropolitanas de Barcelona. No plantean nuevos grandes desarrollos económicos alrededor de las estaciones

TAV, sino que se opta por desarrollar los polos existentes y los recursos ya explotados. Es decir, que el TAV viene a reforzar el actual proyecto local.

a) Girona. Tendrá una estación de TAV céntrica, donde existe la actual estación, aunque será subterránea. La discusión sobre la localización de la estación y el trazado de la línea comenzó a principios de los noventa y la decisión final se propuso definitivamente en 2000: construir dos túneles (cuatro vías) bajo la ciudad para el TAV y para los trenes regionales. El túnel del TAV se terminará en 2011 y permitirá realizar una antigua reclamación del gobierno local: eliminar el acueducto ferroviario construido durante los setenta que cruza toda la ciudad de sur a norte y que representa una fractura visual y urbanística de misma. El proyecto urbano de Girona (diseñado durante los años ochenta y noventa) no ha cambiado con la llegada de TAV y en los últimos años no se ha realizado ningún pacto estratégico entre los actores locales sobre la llegada de TAV. Pero el gobierno local ha estado preparando lentamente la ciudad para este acontecimiento (por ejemplo, construyendo aparcamientos subterráneos cerca de la estación). En el ámbito económico, en el último año se han inaugurado dos equipamientos importantes para la ciudad, independientemente de la llegada del TAV: un gran centro de congresos y un parque científico y tecnológico. El último plan urbanístico aprobado en 2004 prepara, entre otros, el acceso en coche a la estación, que es ya un centro de intercambio entre diferentes modos de transporte.

b) Camp de Tarragona. La estación se inauguró en 2006 y está situada en el municipio de la Secuita (6 Km al norte de Tarragona). El acercamiento de la línea TAV fue un éxito de la administración local y regional frente los planteamientos de la estatal, que prefería un trazado más directo con Barcelona. El resultado fue una estación periférica próxima a Tarragona, Reus y Valls (Campo de Tarragona). La conexión con estas ciudades debería mejorar cuando se construyan los accesos del TAV hacia Valencia, al sur, y las nuevas líneas ferroviarias urbanas. La estación permite una buena accesibilidad de las ciudades españolas interiores (Zaragoza, Madrid) al litoral mediterráneo en un área con muchos recursos turísticos (por ejemplo, el parque temático Port Aventura), pero no está tan clara su competitividad para desplazamientos metropolitanos con Barcelona debido a que no es una estación urbana. Alrededor de la estación no se ha planificado ningún nuevo polo de desarrollo, sino que es vista como un factor de accesibilidad de los actuales polos económicos existentes.

Conclusiones

Este capítulo se ha ocupado de estudiar la capacidad de Cataluña, entendida como una región compuesta por Cataluña del sur y del norte, de aumentar su configuración policéntrica debido a los cambios que se están percibiendo en el territorio, especialmente a partir de las expectativas que crea la construcción del Tren de Alta Velocidad. El tema se enmarca en un contexto europeo donde este fenómeno ha tomado un renovado interés por la estrategia territorial europea, explicitada en documentos como *Potentials for polycentric development in Europe* (Nordregio et al., 2004). Aquí entendemos policentrismo como un sistema regional caracterizado por ciudades separadas y distintas (con entidad política e identidad) que interactúan significativamente las unas con las otras debido a su proximidad y complementariedad y que comparten una visión de desarrollo regional basado en

diferentes centros integrados. En el caso particular de Cataluña, el gran peso de Barcelona y la disposición de las ciudades a lo largo de un corredor condicionan una estructura relativamente policéntrica, aunque como imagen territorial remite a posibles estrategias de futuro.

A partir de las experiencias europeas y de las reflexiones teóricas presentadas, hemos determinado estudiar tres cuestiones que parecen clave para el desarrollo policéntrico de un territorio a medio y largo plazo: las tendencias que se están produciendo en la actualidad en la expansión metropolitana, la dotación de recursos de las ciudades catalanas que pueden crear sinergias con las estaciones TAV, y la reacción de los actores locales frente a los nuevos retos que plantea la nueva accesibilidad entre las ciudades catalanas con TAV.

El análisis realizado nos muestra que la mayoría de las ciudades medias catalanas con TAV (Lleida, Camp de Tarragona, Girona y Perpinyà) se encuentran en una buena posición para un nuevo escenario más policéntrico y para crear posibles complementariedades entre ellas y con el área metropolitana de Barcelona, que juega el papel de liderazgo de la región. Las áreas urbanas conectadas con TAV estarán a menos de 1 hora de Barcelona; tienen una masa de población alrededor de 150.000 habitantes; disponen de infraestructuras aeroportuarias en proceso de crecimiento y, seguramente, de integración en un mismo sistema; disponen de centros universitarios y de investigación con tendencia a la especialización; han construido equipamientos congresuales de dimensión importante; y cuentan con equipamientos logísticos relevantes en un contexto de expansión e integración logística. La excepción a estas características es Figueres, que se sitúa en una posición desfavorecida en cuanto a población, infraestructuras aeroportuarias y equipamientos económicos, aunque su situación entre los ejes de Girona-Perpinyà y Barcelona-Montpelier puede darle oportunidades para buscar complementariedades.

Aparte de las características parecidas entre las ciudades medias, podemos plantear ciertas diferencias que clasifican las ciudades en dos grupos diversos. La primera es la posición geográfica en relación con Barcelona. Mientras Girona y Tarragona se encuentran más próximas a la capital y ya afectadas por las influencias metropolitanas, Lleida, Figueres y Perpinyà están más alejadas. Y esta característica se mantendrá con la entrada en funcionamiento del TAV. También, de forma coincidente, las dos primeras ciudades son las que tienen unas dinámicas demográficas y económicas de mayor expansión en los últimos años, mientras que las últimas sufrieron un cierto estancamiento socioeconómico. Estas diferencias de situación geográfica y socioeconómica pueden haber sido cruciales para la reacción también diferenciada de las ciudades medias. Aquellas mejor posicionadas han recibido el TAV como un elemento facilitador de sus actuales estrategias territoriales y económicas. Estas ciudades no han planteado cambios substanciales en el modelo de ciudad y han mantenido los polos de desarrollo que ya existían antes del advenimiento del TAV, valorando las ventajas que éste puede aportar. En cambio, las ciudades más alejadas –Lleida, Figueres y Perpinyà– han aprovechado la nueva infraestructura para lanzar nuevas y ambiciosas estrategias urbanas. Ésta ha supuesto un revulsivo para la movilización de los actores locales y un catalizador de las transformaciones urbanas y económicas. Así mismo, el emplazamiento de la estación ha servido para crear una nueva centralidad económica de la ciudad, localizando allí nuevas actividades que no existían con anterioridad. También debemos tener en cuenta que en el futuro se incorporarán otras ciudades a la red regional de TAV en Cataluña (Tortosa, Vic, Manresa), fortaleciendo una organización más policéntrica del territorio.

Bibliografía

- BAGNASCO, A. y LE GALÈS, P. (1997): "Introduction. Les villes européennes comme société et comme acteur", en Bagnasco, A. y Le Galès, P. (eds.), *Villes en Europe*, París, La Découverte, pp. 7-43.
- BERG, L. VAN DEN y POL, P. (1998): *The European high-speed train-network and urban development: experiences in fourteen European urban regions*, European institute for comparative urban research, Ashgate.
- BLUM, U.; HAYNES, K.E. y KARLSSON, C. (1997): "Introduction to the special issue: the regional and urban effects of high-speed trains", *The Annals of Regional Science*, 31 (1): 1-20.
- DAVOUDI, S. (2003): "Polycentrism in European Spatial Planning: From an Analytical Tool to a Normative Agenda", *European Planning Studies*, 11, 8: 979-999.
- DEMATTEIS, G. (1995): *Progetto implicito. Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*, Milán, Franco Angeli.
- DEMATTEIS, G. (2003): "Il modello SLoT come strumento di analisi dello sviluppo locale", en Rossignolo, C. e Imarisio, C.S. (eds.), *SLoT quaderno 3. Una geografia dei luoghi per lo sviluppo locale. Approcci metodologici e studi di caso*, Bolonia, Baskerville, pp. 13-27.
- DIELEMAN, F.M. y FALUDI, A. (1998): "Polynucleated metropolitan regions in Northwest Europe", *European Planning Studies*, Vol. 6, nº 4.
- FELIU, J. (2006): *El tren d'alta velocitat. Desenvolupament local a Lleida, Avinyó i Novara*, Girona, Cambra de Comerç de Girona, Càtedra Empresa de la Universitat de Girona.
- FRÖIDH, O. (2005): "Market effects of regional high-speed trains on the Svealand line", *Journal of Transport Geography*, 13: 352-361.
- FUENTE, R.S. DE LA *et al.* (2006): "Análisis de las consecuencias territoriales del AVE en ciudades pequeñas: Ciudad Real y Puertollano" *Estudios Territoriales*, 260: 199-230.
- GENERALITAT DE CATALUNYA (1995): *Pla Territorial General de Catalunya*, Generalitat de Catalunya, Barcelona, DPTOP, Direcció General de Planificació i Acció Territorial.
- GENERALITAT DE CATALUNYA (2006): *Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026*, Barcelona, DPTOP.
- KLOOSTERMAN, R.C. y MUSTERD, S. (2001): "The polycentric Urban Region: Towards a Research Agenda", *Urban Studies*, 38, 4: 623-633.
- LÓPEZ PITA, A. (2005): "La contribución de las nuevas infraestructuras ferroviarias a la mejora del transporte regional e inter-regional: el caso de Cataluña", *Ingeniería y Territorio*, 70: 66-71.
- MATURANA, H. y VARELA, F. (1989): *El Árbol del conocimiento: las bases biológicas del conocimiento humano*, Madrid, Debate.
- NEL-LO, O. (2001): *Ciutat de ciutats: reflexions sobre el procés d'urbanització a Catalunya*, Barcelona, Empúries.
- NORDREGIO *et al.* (2004): *ESPON 1.1.1. Potentials for polycentric development in Europe* (Stockholm/Luxembourg: Nordregio/ESPON Monitoring Committee). [<http://www.espon.eu>]
- PLASSARD, F. (2003): *Transport et territoire*, París, La Documentation Française.

POL, P. (2002) : *A renaissance of stations, railways and cities: economic effects, development strategies and organisational issues of European high-speed-train stations*, Delft, DUP Science.

RABIN, G. (2003): *Villes et grande vitesse. La révolution ferroviaire en France et Allemagne*, Mardaga.

RIBALAYGUA, C. (2007): "Introducción a la celebración de la Jornada Alta Velocidad y Territorio: Actas de la I Jornada Europea celebrada en Ciudad Real", *Cuadernos de Ingeniería y Territorio*, nº 10, ETSI-Universidad de Castilla-La Mancha.

RITSEMA VAN ECK, J.; VAN OORT, F.G.; RASPE, O.; DAALHUIZEN, F. y VAN BRUSSEL, J. (2006): *Vele steden maken nog geen Randstad*, Rotterdam, Nai Uitgevers & Ruimtelijk Planbureau.

TRULLÉN, J. y BOIX, R. (2003): *Barcelona, policentric metropolis and network of cities. Workshop on Spatial Networks and Clusters: Urban and Regional Prosperity in a Globalised Economy*, Tarragona, Universitat Rovira i Virgili.

CAPÍTULO XIV

EL TREN DE ALTA VELOCIDAD EN LAS ESTRATEGIAS DE PROMOCIÓN URBANA¹

Daniel Paül i Agustí

Introducción

La promoción de la ciudad, tanto exterior como interior, se ha convertido de forma progresiva en una práctica cada vez más habitual. Las antiguas campañas de carácter poco más que turístico han dado paso en los últimos años a actuaciones cada vez más complejas y que abarcan un mayor número de ámbitos (Paül, 2005). En este contexto, la alta velocidad se ha venido usando como motor de un conjunto de actuaciones que pretenden incidir en distintos aspectos de la ciudad (Ganau, 2001).

Ahora bien, no debemos pasar por alto que el tren de alta velocidad (TAV) no es más que un elemento de transporte cuya puesta en marcha genera una gran revolución en la movilidad. La aparición e intensidad de los posibles beneficios dependerán de las características de la implantación, pero también de su coherencia con las políticas en marcha (Arduin, 1993; Bellet, 2000; Plassard, 1992; Troin, 1997).

Es un error creer que los impactos del TAV se limitan a la inauguración de la línea. Ciertamente que muchas veces los efectos más visibles tienen relación con los cambios físicos inmediatamente posteriores a la inauguración, pero normalmente los efectos multiplicadores crecen con el paso del tiempo. En este sentido, debe señalarse que la experiencia limitada en el estudio de la alta velocidad ferroviaria hace que no existan, aún, estudios exhaustivos de los efectos que la infraestructura genera a largo plazo². A pesar de ello, existe consenso en afirmar que los cambios, especialmente aquellos de raíz más profunda, no empiezan a visualizarse hasta unos quince o veinte años después de la llegada del tren de alta velocidad.

En consecuencia, el presente trabajo se centrará en las estrategias implementadas, apuntando sólo algunos de los resultados. Concretamente, se expondrán las principales políticas que las distintas ciudades han desarrollado en los campos de la imagen, la promoción urbana, la dinamización económica, el turismo y la cultura.

1. La recopilación de los datos ha sido posible gracias a la participación del Departamento de Geografía y Sociología de la Universitat de Lleida en el proyecto Interreg IIIA *Evaluación del impacto socioeconómico del TAV en el espacio transfronterizo 2003-2006*, cofinanciado por la Unión Europea. La redacción del capítulo, gracias al proyecto SEJ 2006 - 14277 - C04 - 02/GEOG.

2. A pesar de que la primera línea europea de alta velocidad, un tramo de la línea París-Lyón, se inauguró en 1981, dicha línea respondía a una lógica de unión entre dos puntos lo más rápidamente posible. La aparición de líneas que tuviesen presente la ordenación del territorio es posterior.

Metodología

El presente capítulo pretende mostrar, a partir del análisis de las ciudades francesas de Aviñón, Nancy y Nantes, la alemana Mannheim, la belga Lieja y las españolas Córdoba y Zaragoza, cuáles han sido las políticas, estrategias y acciones que los distintos agentes locales han puesto en marcha para favorecer un impacto positivo de la nueva infraestructura. En la tabla 1 se recogen, a título comparativo, datos que encuadran las ciudades estudiadas.

Tabla 1. Comparativa entre las ciudades estudiadas (año 2006). (Fuente: Elaboración propia)

CIUDAD	POBLACIÓN CIUDAD / AGLOMERACIÓN	AÑO LLEGADA	VIAJEROS DÍA (I/V)	DISTANCIA A LA CIUDAD PRINCIPAL
Aviñón	89.500 (2005) / 212.000 (1999)	2001	6.850 (TAV)	París 2h 40'
Córdoba	320.000 (2004) / -	1992	3.600 (TAV)	Madrid 1h 46'
Lieja	186.000 (2005) / 589.000 (2005)	2008 (previsión estación)	32.000 (TAV + regionales)	París 2h 30' Frankfurt 2h 35'
Mannheim	325.000 (2004) / 2.300.000 (2004)	1992	26.600 (largo recorrido)	Stuttgart 0h 39'
Nancy	106.000 (2005) / 410.000 (1999)	2007	17.800 (TAV + Regionales)	París 1h 30'
Nantes	270.000 (1999) / 711.000 (1999)	1989	18.000 (TAV)	París 1h 59'
Zaragoza	639.000 (2004) / -	2003	3.300 (TAV)	Madrid 1h 45'

La elección de estos casos de estudio se basó en un análisis preliminar de la bibliografía existente, así como en la experiencia anterior del grupo (Bellet, 2000; Vilagrassa, 2001). La voluntad era abarcar el máximo número posible de casuísticas.

La investigación se ha basado en estancias, de una semana de media de duración, en las ciudades estudiadas³. Dichas estancias sirvieron para recopilar documentación no editada, verificar sobre el terreno los efectos de las políticas implementadas y, muy especialmente, entrevistar a algunos de los líderes de opinión del territorio.

3. Las estancias se realizaron en 2006. El estudio de las ciudades se dividió entre Kerstin Burckhart (Mannheim), Jordi Mallarach (Córdoba) y Daniel Paül (restantes ciudades, coordinación general de los casos y redacción final). La dirección del grupo corrió a cargo de Carme Bellet.

Concretamente, se realizaron treinta y tres entrevistas. La elección de los entrevistados siguió los criterios de Borlenghi (1990), buscando un equilibrio entre sectores de actividad, papel de las instituciones e información procedente de la bibliografía. En cuanto al desarrollo de las entrevistas, se siguió la metodología propuesta por Livolsi (2003), realizándose entrevistas semiestructuradas⁴. En cada caso se procuraba entrevistar al máximo responsable, por ser quien podía aportar mayor información. La diferente organización de cada institución hace que no exista un perfil único del entrevistado, incluyéndose directores, profesores, técnicos o representantes políticos, entre otros. Las entrevistas se realizaron mediante compilación de apuntes⁵.

Actuaciones, estrategias y políticas en torno al tren de alta velocidad

Marco general

Entrando en las políticas emprendidas por cada ciudad estudiada, tenemos que Nancy apuesta, a largo plazo, por una política de cambio de dinámica enfocado a transformar la ciudad en la capital del nordeste francés. Ahora bien, Nancy es consciente de que para conseguir su objetivo debe disponer de unos servicios de altas prestaciones que únicamente puede ofrecer si aumenta su población. De esta manera, el objetivo a medio plazo pasa por reunir una masa crítica suficiente para aspirar a ser una ciudad de ámbito suprarregional.

Mannheim, por su parte, ha actuado en una línea parecida a la de Nancy. El objetivo en ese caso ha sido priorizar el *triángulo Rhein-Neckar*, para reforzar el polo de negocios que constituye la ciudad. Así, en el momento de la llegada de la alta velocidad (1992), los cambios físicos se limitaron a la construcción de dos edificios de oficinas. De esta manera, se pretendía priorizar la demanda y tener una mayor gama de empresas entre las que elegir, asegurando así la calidad final de la ocupación del escaso suelo disponible. Posteriormente, se renovó la estación y no fue hasta el año 2000 cuando se iniciaron las actuaciones más amplias (complejo *Victoria*).

En el lado opuesto de las políticas de Nancy y Mannheim se encuentran las de Aviñón. Allí se priorizó una ambiciosa transformación física (entorno de la nueva estación periférica) antes que buscar un proyecto urbano coherente. Este hecho ha generado importantes dificultades en el lanzamiento del proyecto.

4. Las entrevistas semiestructuradas (también conocidas como abiertas o en profundidad) se basan en dos partes diferenciadas: una cerrada, con un cuestionario al que el entrevistado responde con un sí, un no o una cifra, y una segunda parte, abierta, en la que el orden y la formulación de las preguntas, así como las respuestas, son libres (siempre siguiendo unas líneas maestras similares).

5. En un principio se plantearon tres métodos: la grabación, la recopilación de apuntes y la alternancia de grabación y apuntes. Se realizaron algunas pruebas en las seis primeras entrevistas (dos con cada método). Los resultados mostraron que las entrevistas basadas en apuntes permitían obtener información más sutil, incluyendo aspectos críticos que raras veces aparecían en los otros métodos. Por este motivo, se decidió realizar la totalidad de entrevistas restantes con este último método, verificando siempre las informaciones discordantes con otras fuentes.

Un caso en principio parecido al de Aviñón era el de Nantes. A pesar de lanzar un ambicioso proyecto coincidiendo con la inauguración de la línea (1989), la falta de realismo y los continuos cambios políticos en la municipalidad hicieron que las transformaciones fuesen escasas. No ha sido hasta los últimos años, tras emprender distintas actuaciones económicas, turísticas, urbanísticas y de movilidad, cuando la ciudad ha podido actualizar el proyecto, esta vez con mayor éxito.

En Zaragoza, la apuesta se centró en la zona comprendida entre la antigua estación y la nueva. La existencia de proyectos anteriores a la llegada de la alta velocidad ha servido para articular una serie de ambiciosas estrategias con resultados diversos⁶.

Por lo que se refiere a Lieja, su principal apuesta es la modernización de su imagen. En este sentido, una de las actuaciones más visibles es la nueva estación, que se pretende que actúe como símbolo del cambio⁷.

Finalmente, en la ciudad de Córdoba, la llegada del TAV no halló, en un primer momento, una estrategia de largo alcance en la que apoyarse. Sus efectos se limitaron al impacto físico que supuso la reestructuración urbana completa, transformando la barrera ferroviaria en un nuevo elemento de articulación. Actualmente, la situación ha cambiado y el tren de alta velocidad se inscribe dentro de una apuesta para transformar la ciudad en un gran centro logístico y cultural.

Políticas sobre imagen y promoción urbana

La primera de las políticas estudiadas es la de promoción urbana. Sus objetivos y estrategias dependerán, en gran medida, de quién sea el organismo promotor: administración local, operador ferroviario o constructor de la estación.

El papel de la administración local tiende a ser fundamental en la gestión de las expectativas generadas por el TAV. No deben ni sobredimensionar los efectos positivos, ni ignorar los negativos. Una tarea que no siempre será fácil.

Así, distintas ciudades usan el tren o la estación como imagen gráfica de sus campañas locales, iconificándolo en símbolo de modernidad (Aviñón, Lieja, Nancy o Zaragoza). Otras, en cambio, apuestan por promocionar la llegada del TAV hacia el exterior, básicamente anunciando la mejora de los tiempos de trayecto (Aviñón, Nantes o Mannheim). Finalmente, también existen municipios que apuestan por campañas conjuntas con otras ciudades (Nancy con Metz y Estrasburgo).

El segundo tipo de campañas analizado es el de las generadas por el propio operador ferroviario. A pesar de que dichas campañas tienen como objetivo principal promocionar el servicio de alta velocidad, es innegable

6. Plan Estratégico *Ebrópolis*, *Plan General de Ordenación Urbana* (aprobado el año 2000) y el *Plan Zaragoza hacia la Sociedad del Conocimiento*.

7. El máximo exponente de este hecho es la voluntad de cambiar el nombre de la estación, abandonando el actual "Liège-Guillemins" por otro con vocación más amplia. Entre los nombres candidatos figuran "Liège-Charlemagne", "Liège-Limburg", "Liège-Europe" o "Liège-Regio".

que tienen efecto sobre la ciudad. Así, se ha comprobado (especialmente en los casos franceses) una cierta tendencia de los gobiernos municipales a dejar de lado la promoción interna de la nueva infraestructura, ya que se asume que éste es un rol del operador ferroviario.

Ciertamente, las campañas relacionadas con la inauguración de nuevas líneas tienden a ser intensas. Ahora bien, existen ciertos peligros si las campañas se dejan exclusivamente en manos del operador, ya que su obligación es definir los tiempos de trayecto. Sin una implicación municipal, no existe comunicación de determinados aspectos, perdiéndose así parte de los posibles beneficios para la ciudad.

Finalmente, existe la promoción realizada por el constructor de la infraestructura. Su objetivo es conseguir la complicidad de la ciudadanía durante el desarrollo de las obras. En este sentido, la campaña más intensa ha sido la realizada por el consorcio, mayoritariamente público, que construye la nueva estación de Lieja, en la que se usó una gran cantidad de estrategias para llegar a la ciudadanía. La casi ausencia de grandes conflictos en una operación de tales magnitudes no parece ajena a este hecho.

Habitualmente, la difusión realizada por el constructor pasa por las noticias relacionadas con el avance de las obras (caso de la construcción del *TGV Est Européen*, que ha favorecido la presencia de Nancy en los medios de comunicación). Ahora bien, confiar únicamente en este medio implica el riesgo de que problemas derivados de la obra, como retrasos, dificultades técnicas o conflictos, también sean noticia, pudiendo en casos extremos afectar negativamente la imagen de la ciudad.

Políticas sobre la dinamización económica

En el campo de la dinamización económica, la llegada del TAV acostumbra a actuar como motor de distintas actuaciones que pueden agruparse en dos grandes grupos: las que persiguen resultados a corto plazo y las que buscan cambios a largo plazo.

Dentro del primer grupo, acciones de dinamización económica a corto plazo, encontramos pocos ejemplos. Uno de ellos son las iniciativas de Nancy y Nantes para aumentar la frecuentación de sus hoteles los fines de semana, rebajando en torno a un 20% el precio de las habitaciones. Las restantes ciudades únicamente han realizado acciones más convencionales, como la edición de nuevo o renovado material promocional, la participación en ferias o la realización de distintos estudios.

Por lo que se refiere a políticas a largo plazo, tienden a aprovechar el TAV para iniciar actuaciones ya previstas a nivel plurianual. Ahora bien, los resultados son poco visibles. Así, en el campo de la industria existe consenso, entre las ciudades estudiadas, en señalar que si la presencia del TAV puede llegar a ser un factor determinante en el emplazamiento de una empresa, la proximidad física de dicha empresa a la estación es poco importante. Además, las actividades industriales no acostumbran a cambiar de emplazamiento por la mera implantación de una nueva estación, pero sí puede darse el caso de que empresas ya instaladas diversifiquen sus campos o áreas de influencia gracias al nuevo transporte. Ambos aspectos han sido especialmente señalados en el caso de Nantes, la primera ciudad estudiada que tuvo TAV y que, por lo tanto, cuenta con una larga muestra temporal (CETE, 1997).

Otro campo por el que la mayoría de las ciudades apuesta es el de la logística. Concretamente, Aviñón, Lieja, Nantes y Zaragoza han llevado a cabo algún tipo de actuaciones para potenciar dicha área. Algunas han sido puramente testimoniales (Aviñón y Nancy). En cambio, las regiones de Lieja y Zaragoza sí han apostado enormemente por la logística. En el caso de Lieja, con la creación en 2002 de *Liège Logistics*; su máximo éxito ha sido la instalación del *hub* europeo de la empresa TNT. En una línea parecida, la Diputación General de Aragón impulsó, también en 2002, el proyecto *PLAZA (Plataforma Logística de Zaragoza)*, que se presenta a sí mismo como “el recinto logístico de mayores dimensiones del continente europeo”.

Ahora bien, en el campo económico la llegada del TAV también conlleva peligros, especialmente el aumento del precio del suelo. Éste es uno de los aspectos señalados como causa del relativo fracaso de la operación de Aviñón. Así mismo, debe advertirse que apostar únicamente por la creación de suelo, jugando con el valor diferencial de los precios, es una apuesta a corto plazo, que puede representar graves inconvenientes en el futuro debido al aumento de los precios y a la pérdida del elemento diferenciador que el hecho conlleva. Finalmente, también debe tenerse presente que en momentos de crisis, gracias al TAV, algunas empresas pueden centralizar sus sedes en las capitales estatales, como sucedió en Nantes.

En cuanto al sector terciario, los efectos de la llegada del TAV son varios. Ahora bien, se observa una evolución en el efecto esperado de las infraestructuras. Así, las primeras ciudades que tuvieron acceso al TAV apostaron normalmente por potenciar algún sector por el cual la ciudad ya era conocida. Es el caso de Córdoba con el turismo, de Mannheim con el comercio o incluso de Nantes, que apostó por el terciario. En cambio, las ciudades en las cuales el servicio es reciente tienden a apostar por nuevas especializaciones: Aviñón por la formación (a pesar de que el proyecto se encuentra paralizado), Nancy por ser sede suprarregional, Lieja por potenciar los servicios a empresas o Zaragoza por el terciario avanzado.

El turismo y el tren de alta velocidad

Una de las consecuencias directas que se tiende a otorgar al TAV es el aumento en el número de turistas. Las ciudades analizadas no son una excepción. A título de ejemplo, Aviñón aumentó durante el primer año del nuevo servicio el número de turistas en torno a un 8%. Posteriormente, el aumento se mantuvo y, actualmente, frecuente la ciudad un 10% más de turistas que antes de la llegada del TAV.

En todo caso, debe diferenciarse la tendencia general de los flujos generados inmediatamente después de la llegada, ya que en un primer momento acostumbra a darse un efecto llamada que incita a visitar los territorios antes inaccesibles. La duración de este efecto varía enormemente en función del potencial turístico de cada ciudad: Aviñón lo cuantificaba en un año, Nantes en seis meses y Zaragoza decía no haber experimentado tal proceso.

Así, en algunas ciudades el TAV ha contribuido, de forma indirecta, a promocionar turísticamente la ciudad. Es el caso de Córdoba y Nantes, que a raíz del aumento de los flujos potenciaron sus oficinas de turismo, que pasaron de un enfoque puramente informativo a uno más ambicioso que incluye la creación, promoción y difusión de productos propios. En cambio, en Aviñón, Mannheim y Zaragoza el TAV tuvo un papel secundario, cuando no inexistente, en la promoción turística.

Ahora bien, generalmente, en términos de imagen turística, la implantación del TAV acostumbra a tener efectos limitados, en gran parte porque el porcentaje de visitantes que utilizan el tren en sus desplazamientos es bajo (Aviñón 19%, Córdoba 28% y Zaragoza 15%).

Además, habitualmente, la nueva imagen asociada al TAV tiende a ser más débil que la preexistente. Así, la imagen patrimonial de Aviñón o Córdoba ha sido mucho más potente que la modernidad generada por el TAV. Lo mismo ha ocurrido con la imagen industrial de Lieja o neutra de Nancy, que han sido más fuertes que la modernidad que se quería transmitir en las dos ciudades.

Naturalmente, este hecho no supone que el TAV quede completamente eclipsado, pero sí que exige un mayor esfuerzo en la promoción de los nuevos aspectos que se quieran asociar a la ciudad. Una actividad habitual en este sentido es la creación de ofertas en las que el TAV juega un papel predominante. En este apartado se destacarán tres: las surgidas por iniciativa del operador ferroviario, las privadas y las de los ayuntamientos.

Dentro del primer grupo se encuentran los trenes especiales. En este sentido, merecen una mención especial los TAV directos Aviñón-Londres. Una oferta similar existe en Nantes, con orígenes diversos (incluida Alemania), o en Mannheim, con motivo de determinadas celebraciones puntuales. A pesar de que el número de pasajeros transportados es limitado, las ciudades valoran el tipo de cliente. Ahora bien, se considera que los operadores ferroviarios no tienden a informar de los trenes que circularán, con lo que se pierde la posibilidad de unir esfuerzos en la promoción del destino.

En cuanto a las iniciativas privadas, destacan especialmente las actuaciones desarrolladas por empresas turísticas. Una de las más valoradas es la de los viajeros a París cuyo paquete turístico incluye, gracias al TGV, una visita a Aviñón. Otra iniciativa destacada es la detectada en Zaragoza, donde el hotel Palafox ofrece, desde la entrada en servicio del AVE, un servicio de alquiler diurno de habitaciones para visitantes que pasen pocas horas en la ciudad.

Por último, los ayuntamientos también desarrollan productos turísticos en base al TAV. Entre los más habituales encontramos los *packs*, a pesar del problema que para ellos supone el elevado precio del TAV (Nancy y Nantes). También hay actuaciones más ambiciosas, como la de Nantes, que se plantea, a largo plazo, entrar en el mercado de los cruceros. La intención es vender Nantes, gracias al TGV, como la ciudad puerto desde la cual se puede llegar más fácilmente a París⁸.

Igualmente, también son los ayuntamientos los que apuestan por el turismo de congresos. Lieja, Mannheim y Zaragoza, que ya contaban en el momento de la puesta en servicio del TAV con palacios de congresos, han decidido potenciarlos. Nantes construyó su palacio en paralelo a la llegada del TGV, situándolo en las proximidades de la estación. Por lo que se refiere a Aviñón, Córdoba y Nancy, a pesar de disponer de espacios congresuales, barajan, a medio plazo, crear nuevos equipamientos; en los dos primeros casos, en las inmediaciones de la estación, y en Nancy, en un emplazamiento céntrico aún por definir.

8. Nantes se encuentra a 1h 59' de París en TGV. Únicamente el Eurostar Calais-Paris, con 1h 30' de recorrido, está más cerca a París que Nantes, pero la región Norte no cuenta con los mismos atractivos que la Bretaña como destino turístico.

Sin embargo, en términos generales, el uso del TAV como medio de transporte para potenciar los congresos se ha demostrado poco efectivo. La imposibilidad de fletar trenes especiales o de desplazar grandes masas supone un problema. A pesar de ello, el TAV tiende a jugar un papel importante en las visitas pre-congreso y es un elemento clave en la elección del lugar de la celebración.

Políticas sobre el marco socio-cultural.

Las principales políticas socio-culturales que las ciudades realizan se pueden englobar en dos campos muy diferenciados entre sí: la promoción de sus centros universitarios y de investigación y la creación de nuevos eventos culturales.

En términos generales, en el campo de las universidades se ha producido un refuerzo de las dinámicas ya existentes más que la aplicación de nuevas políticas. Únicamente en universidades de núcleos aislados el TAV ha supuesto una cierta amenaza, ya que universidades anteriormente lejanas han pasado a ser accesibles. Éste es el caso de Córdoba respecto a Madrid o Sevilla. En previsión de este hecho, algunas ciudades, como Nancy, renovaron las infraestructuras de sus universidades y crearon ayudas para atraer o conservar estudiantes.

Además, la mayoría de las ciudades también apostaba por potenciar polos de excelencia. Concretamente, cinco ciudades afirmaban tener centros de investigación a los que se pretendía dar una mayor proyección gracias al tren de alta velocidad: Aviñón, Córdoba, Lieja, Nancy y Zaragoza.

En cuanto al segundo aspecto, las celebraciones culturales en ciudades con TAV, destaca que la totalidad de ciudades estudiadas han celebrado o pretenden llevar a cabo algún evento. Dentro del grupo de ciudades con celebraciones anteriores a la llegada de la alta velocidad encontramos Aviñón, Lieja y Nancy.

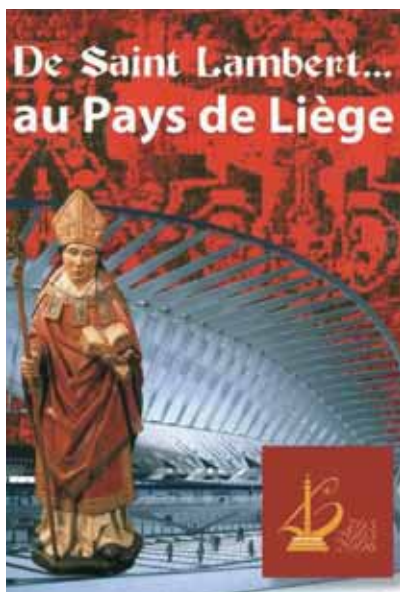
Aviñón celebra anualmente su consolidado Festival de Teatro, que con la entrada en funcionamiento del TGV ha experimentado un fuerte aumento de la frecuentación. Además, en el año 2000, la ciudad fue Capital Europea de la Cultura, con una estrategia de promoción puramente puntual (razón por la que fue muy criticada), pero que unida a la inauguración del TGV en 2001 supuso una presencia duradera en los medios de comunicación.

En cuanto a Lieja, la ciudad celebró en los años 2005 y 2006 el decimotercero siglo del martirio de San Lambert, patrón de la ciudad (ver fotografía en la página siguiente). Un evento que, en una estrategia parecida a la de Aviñón, pretendía anticipar la llegada de la alta velocidad. El retraso en la inauguración de la estación, prevista inicialmente para 2007 pero pospuesta hasta 2008, ha desvirtuado este vínculo.

En una línea similar se encuentra Nancy. En dicha ciudad, el ayuntamiento organizó de manera periódica eventos puntuales⁹. El objetivo era crear expectación de cara a que posibles visitantes se desplazasen hasta la ciudad en el momento de la entrada en servicio de la nueva línea de alta velocidad.

9. En 1999 se celebraron los cien años de la *Escuela de Nancy (Art nouveau)*; en 2003 los *XIV Juegos Mundiales para Pacientes Transplantados*; en 2005 el *Año de las Luces* (nuevamente relacionado con el legado modernista) y en 2007 participó de los actos asociados a la *Capitalidad Europea de la Cultura* de Luxemburgo.

Dos ejemplos del uso de la alta velocidad. En primer lugar, la campaña de Lieja, en la que se unen tradición y modernidad, en un cartel que muestra la nueva estación y la representación de Saint Lambert. En segundo lugar, imagen de un folleto promocional de Zaragoza, en el que el TAV sirve para ilustrar “un turismo de calidad”



En cuanto a las celebraciones aparecidas con posterioridad a la inauguración del TAV, éstas han tenido lugar en Córdoba, Mannheim, Nantes y Zaragoza.

De estas cuatro ciudades, quizá las celebraciones de Mannheim, en torno al cuatrocientos aniversario de la ciudad (2007), son las que podrían considerarse menos ambiciosas, sin por ello desmerecer la iniciativa. Las repercusiones del TAV han sido, en ella, escasas.

Córdoba, que no realizó ninguna celebración coincidiendo con la inauguración de la línea (en gran medida, porque hubiese quedado eclipsada por la celebración de la *Exposición Universal* en Sevilla), prepara actualmente, con mucho ímpetu, la nominación a *Capital Europea de la Cultura* para el año 2016. En este esfuerzo, los distintos representantes reconocen un papel importante de la alta velocidad.

Nantes, por su parte, acogió en 1998 algunos partidos del *Mundial de Fútbol* y en 2007 de la *Copa del Mundo de Rugby*. En ambos eventos el TGV supuso un freno, ya que permitió que muchos visitantes pernoctaran en París y sólo se desplazaran a Nantes para ver los partidos. Por este motivo, la actuación se enfocó como una oportunidad para llegar a un público potencial, más que como una ocasión de atraer efectivamente público.

Finalmente, Zaragoza plantea una ambiciosa operación en torno a la celebración de la *Exposición Internacional* de 2008, bajo el tema “Agua y desarrollo sostenible”, en la que se espera que la alta velocidad Madrid-Barcelona ayude a atraer visitantes.

Conclusión

Como se ha venido exponiendo a lo largo del texto, la llegada del TAV difícilmente provoca, por sí misma, cambios significativos en una ciudad. De hecho, del estudio de los efectos derivados se deduce que la nueva infraestructura únicamente induce, de manera autónoma, tres efectos: cambios físicos, derivados de las obras de implantación, un aumento de la movilidad y la difusión de la imagen de la ciudad. Los restantes efectos o la multiplicación de los beneficios derivados de los tres impactos descritos anteriormente deben ser potenciados a través de acciones y estrategias capaces de valorizarlos.

Así, para que el proyecto de una ciudad sea coherente, se debe tener presente el medio económico, político y social del entorno en el que se inscribe. Además, debe contar con la participación del máximo número y variedad de actores posibles. De esta manera, se contribuye a evitar, en la medida de lo posible, que cambios en las relaciones de fuerza afecten la realización de unos objetivos cuya ejecución requiere, de forma habitual, largos periodos de tiempo. Además, las actuaciones previstas deben abarcar mucho más allá de la fecha de inauguración y es necesaria una cadencia temporal adecuada en la ejecución de los proyectos. No debe permitirse que la lentitud en la realización suponga el progresivo desinterés por parte de la ciudadanía. De igual forma, debe evitarse que una hipotética ejecución inmediata de todos los proyectos suponga una pérdida de rumbo debida a la falta de objetivos futuros. Por lo tanto, se impone una buena gestión de las expectativas. Finalmente, es fundamental explicar a la ciudadanía las estrategias adoptadas para evitar, en la medida de lo posible, problemas de comunicación que generen una expectación sobredimensionada que, al quedar sistemáticamente defraudada, implique un impacto negativo para la imagen de la ciudad.

Solamente si se cumple el conjunto de condiciones anteriores, se conseguirá que las acciones y estrategias en torno al TAV se realicen obteniendo el máximo beneficio. Ahora bien, cada ciudad debe hallar su propia vía en función de su situación de partida, de los proyectos en marcha, del dinamismo de sus agentes y de sus ambiciones.

La experiencia de las ciudades estudiadas demuestra igualmente que, muy a menudo, el conjunto de estrategias pensadas con la mirada puesta en la llegada del TAV no se realiza dentro del período acordado. Este hecho provoca que se pierda parte de las sinergias entre la alta velocidad y las nuevas dinámicas surgidas en su entorno. En contrapartida, el hecho de impulsar proyectos ambiciosos supone, aun cuando la inauguración prevista sea posterior a la fecha inicial de entrada en servicio de la alta velocidad, un impulso al dinamismo de la ciudad gracias a la autoimposición de nuevas metas. Así, las ideas en torno al futuro de la ciudad surgidas de procesos de reflexión motivados por la llegada del nuevo medio de transporte acostumbran a generar, siempre y cuando los proyectos no se eternicen en su ejecución, uno de los efectos positivos más ampliamente observados: el aumento de la ilusión ante un nuevo reto.

Además, debe mantenerse en todo momento una actitud atenta a los cambios del entorno para adaptar las propias políticas a los nuevos retos. Entre los principales: la extensión de la red. A medida que la red se expande, el hecho de tener acceso a ella pierde exclusividad. Al mismo tiempo, las primeras ciudades que dispusieron

de acceso ferroviario de alta velocidad tienden a consolidar su experiencia, ya que la imagen de ciudad con buenos servicios queda fijada en la ciudadanía.

Quizá uno de los cambios más profundos que se produce en las ciudades a donde llega el TAV es en la propia organización del territorio. Existe consenso en afirmar que los núcleos de mayor tamaño son aquellos que obtienen unos beneficios más importantes, pero, al mismo tiempo, se señala que los impactos tienden a ser porcentualmente mayores en los núcleos de menor tamaño. Este hecho supone que, en conjunto, las ciudades que disponen de la nueva infraestructura refuerzan su posición territorial y su notoriedad, al mismo tiempo que pueden aumentar su dependencia respecto al núcleo principal. De todas formas, estos son procesos graduales y se calcula que los primeros resultados sólo son visibles al cabo de unos veinte años.

En conjunto, se considera que el TAV no genera excesiva movilidad empresarial, pero sí que refuerza las empresas ya instaladas en una zona y sus oportunidades de negocio. Si la presencia del TAV es importante para decidir el emplazamiento de una nueva empresa, la proximidad física a la estación será poco importante.

De hecho, una de las pocas zonas en las que pueden darse impactos rápidos debido a la implantación del TAV es en los alrededores de las estaciones tradicionales, especialmente cuando existe una nueva estación para servicios de alta velocidad. Para ellas, deben pensarse alternativas que suplan el descenso producido por la desaparición de los viajeros, con el riesgo, si no se actúa, de decaimiento de la zona.

Finalmente, en cuanto a las políticas pensadas como elemento de promoción, mayoritariamente turística, tienden a ser una de las áreas con mayores repercusiones. A pesar de este hecho, no se ha encontrado ninguna ciudad que utilizase el nuevo medio de transporte como elemento exclusivo de promoción. De hecho, el uso directo del TAV tiende a limitarse a la inclusión de referencias al tiempo de trayecto. Más allá, las actuaciones realizadas en este ámbito pasan, en un primer momento, por la creación de atractivos y la potenciación de los ya existentes que ayuden a atraer nuevos flujos a la ciudad (turismo congresual, creación de nuevas infraestructuras y equipamientos o gestión del servicio) o consolidar las estrategias de dinamización que ya están en marcha. Posteriormente, cuando se han cumplido los objetivos de la primera fase, es cuando se tiende a iniciar la difusión masiva de la ciudad.

Así, en términos generales, los beneficios que una ciudad puede obtener de la llegada de la alta velocidad dependerán enormemente de la coherencia y realismo de sus actuaciones a largo plazo, de la adecuada cadencia temporal en la ejecución de las estrategias y de la evaluación de los resultados con vistas a adaptar y mejorar el proyecto en marcha. Todo ello contando con la concertación de las actuaciones entre el mayor número de agentes posibles, con el objetivo de conseguir que las actuaciones que se pongan en marcha se ajusten al máximo al dinamismo mostrado por el tejido de la ciudad y su entorno.

Bibliografía

- ARDUIN, J.P. (1993): "La alta velocidad y la ordenación del territorio: la experiencia francesa", en AA.VV., *Alta Velocidad. Nueva era del ferrocarril*, especial monográfico de *Situación*, 3-4: 105-112.
- BELLETT, C. (coord.) (2000): *Les oportunitats del tren d'alta velocitat a Lleida*, Lleida, Pagès Editors.
- BORLENGHI, E. (coord.) (1990): *Città e industria verso gli anni novanta*, Torino, Edizioni della Fondazione Giovanni Agnelli.
- CALVO, J.L. (1998): "Las llegadas del ferrocarril y ferrocarril de alta velocidad a las ciudades", *Revista OP-Ingeniería y Territorio*, 45: 14-21.
- CETE (CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES DE L'EQUIPEMENT DE L'OUEST) (1997): *Nantes, 7 ans après l'arrivée du T.G.V. Atlantique*, Nantes. Ejemplar policopiado.
- GANAU, J. (2001): "Creació d'imatge, Regional & City Marketing", Grup de treball nº 6, en *Documents del Pla de Dinamització de l'Alta Velocitat a les Terres de Lleida*. [www.lleidatav.org] (Fecha de consulta: 30/01/06)
- HERCE, J.A. (1998): "Ferrocarril y equilibrio regional", en AA.VV., *El ferrocarril del futuro y sus nuevos clientes*, Documentos 17, pp. 283-287.
- LIVOLSI, M. (2003): *Il pubblico dei media. La ricerca nell'industria culturale*, Roma, Carocci Editore.
- PAÜL, D. (2005): "Imagen y promoción en las nuevas formas de gobierno de la ciudad", en Gutiérrez, O. (coord.), *La ciudad y el miedo*, Girona, AGE-UDG.
- PLASSARD, F. (1992): "L'impact territorial des transports à grande vitesse", en Derycke, P.H. (coord.), *Espace et dynamiques territoriales*, París, *Economica*, pp. 243-322.
- SANAÚ VILLARROYA, J. (2002): "Reflexiones sobre el impacto económico del AVE", *Revista de Economía Aragonesa*, 19: 47-68.
- TROIN, J.F. (1997): "Les gares TGV et le territoire: débat et enjeux", *Annales de Géographie*, 593-594: 34-50.
- UREÑA, J.M. (2005): "Alta velocidad Ferroviaria (AVF) y nuevas actividades en tres situaciones territoriales", *Ingeniería y territorio*, 70: 42-49.
- VAN DEN BERG, L. y POL, P. (1998): *The European high-speed train and urban development. Experiences in fourteen European urban regions*, Aldershot, Ashgate.
- VILAGRASA, J. (dir.) (2001): *Pla de Dinamització de l'Alta Velocitat a les Terres de Lleida*, Lleida, Cambra de Comerç i Indústria de Lleida, Ajuntament de Lleida i Diputació de Lleida. [www.lleidatav.org] (Fecha de consulta: 30/01/06)

CAPÍTULO XV

EL AEROPUERTO DE GIRONA-COSTA BRAVA: 50 AÑOS DE RELACIONES CON EL TERRITORIO

Marc Heras Bofill

Introducción

En el mes de abril de 2007 se celebraron los 40 años de la inauguración de las instalaciones aeroportuarias de Girona, situadas en el municipio de Vilobí d'Onyar, al sur de la ciudad catalana. Pero los inicios del proyecto los tenemos que buscar durante la segunda mitad de los años 50 del siglo pasado. Por este motivo, el título de este capítulo hace referencia al medio siglo de relaciones que se han establecido entre el aeropuerto y el territorio (los agentes económicos y la sociedad en general, desde su concepción hasta el día de hoy, aunque la inauguración de las instalaciones tuvo lugar el primero de abril de 1967).

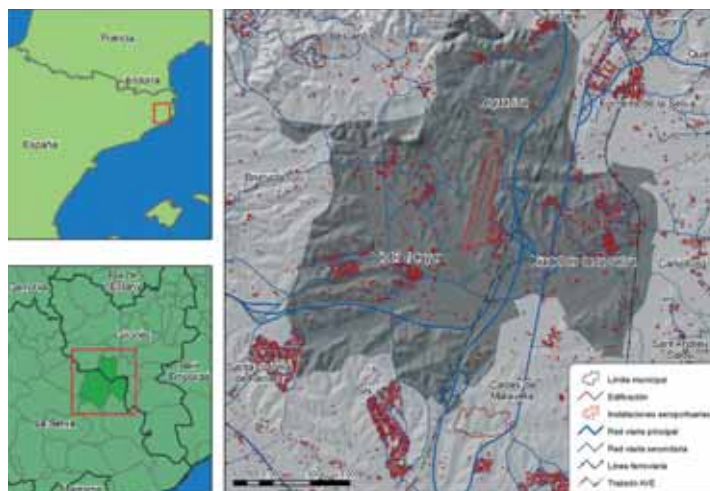
El capítulo se estructura en dos partes. La primera consiste en un resumen de la investigación referente al aeropuerto de Girona-Costa Brava y sus relaciones con el territorio y la sociedad, siguiendo un hilo cronológico descriptor de los cambios que se han ido sucediendo en el último medio siglo. La segunda parte es una breve exposición sobre la situación actual y el futuro de mis investigaciones en este campo, acompañada de una declaración de intenciones, más que de una planificación, del rumbo a seguir para sentar las bases teóricas de un trabajo de la índole del que aquí se presenta. Este capítulo, a su vez, es fruto de la investigación llevada a cabo en el *Máster de Medio Ambiente* de la Universidad de Girona culminado en septiembre de 2007.

El aeropuerto de Girona-Costa Brava: 50 años de relaciones con el territorio

Cuáles y cómo son las relaciones que un aeropuerto, entendido como una gran infraestructura de transporte, crea y mantiene con su territorio son las preguntas que queremos responder en este trabajo. Pero también queremos saber cómo el territorio y la sociedad que lo habita piensa, planifica y hace uso de la propia infraestructura. Es decir, queremos saber qué tipo de relaciones se dan entre esta tríada de elementos: aeropuerto, territorio y sociedad. Nuestro caso de estudio, por proximidad, es el aeropuerto de Girona-Costa Brava —en adelante GRO, según sus siglas internacionales—. Además, es un caso interesante de análisis, debido a las diferentes etapas por las que ha transcurrido desde sus inicios, pensado como puerta de entrada y salida para el turismo de masas, hasta el día de hoy, base de operaciones en el sur de Europa de una importante aerolínea de vuelos baratos.

Una pequeña introducción al lugar de estudio nos ayudará a ubicar y contextualizar el escrito que continúa. El aeropuerto cabalga sobre dos municipios (Vilobí d'Onyar y Aiguaviva, aunque este último sólo alberga una parte de la cabecera de la pista) que, a su vez, pertenecen a dos comarcas: La Selva y Gironès. Las instalaciones están dentro del radio del corredor de infraestructuras que tradicionalmente ha transcurrido por estas tierras

Figura 1. Localización del área de estudio. (Fuente: elaboración propia a partir de los datos facilitados en la web del Departamento del Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya, <http://mediambient.gencat.net>)



y que comunica el litoral y el interior catalán con Europa. Además, nos encontramos muy cerca de la ciudad de Girona, capital de la demarcación y ciudad más habitada, que muestra una clara tendencia de crecimiento hacia el sur, siguiendo el trazado de las principales vías de comunicación.

Del nacimiento del proyecto a la inauguración del aeropuerto

En la introducción se menciona que el proyecto de un aeropuerto para la provincia de Girona empieza a tomar forma a mediados de los años cincuenta. Un grupo de amigos, amantes de la aviación, decide impulsar la creación de un aeródromo y un aeroclub para la demarcación y para eso se entrevistan con el presidente de la Diputación Provincial, por aquel entonces Joan de Llobet, quien encuentra en esta idea la semilla para llevar a cabo una gran obra: la construcción de un aeropuerto comercial. Tenemos que situarnos en el contexto de aquel momento. El turismo se está consolidando como un sector económico en auge, sobre todo amparado por la marca Costa Brava —de ahí el nombre del aeropuerto—, que empieza a situarse como uno de los principales destinos españoles por el atractivo de su oferta, pero también por su proximidad con Francia, aunque las comunicaciones continuaban siendo las mismas que antes de la Guerra Civil. Fue, pues, la intención de solucionar esta debilidad territorial el principal argumento con el que se defendió el proyecto del aeropuerto.

¿Cuáles eran las características del territorio en donde se emplazan las actuales instalaciones aeroportuarias? Observando la fotografía de la página siguiente, a la izquierda, lo que rápidamente podemos asegurar sin temor a equivocarnos es que nos encontrábamos con un paisaje dominado por un mosaico agroforestal. Analizándola con más atención, veremos que la matriz agraria, salpicada con algunas extensiones más o menos

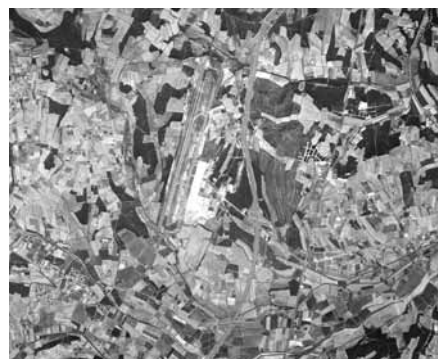
importantes de bosques, está fragmentada por la red viaria que une los distintos núcleos de población. De entre las carreteras, destaca una por encima de las demás: la Nacional II que, junto con la local de Bonmatí a Riudellots de la Selva, crea una forma de "Y" muy característica. Otra de las permanencias y elemento que da carácter a este territorio es el cono volcánico Crosa de Sant Dalmai, una circunferencia casi perfecta, de unos 1.200 metros de diámetro, cuya mitad meridional está cubierta por masa forestal.

Durante el siguiente decenio, de 1957 a 1967, se sucedieron los distintos pasos para la consecución del proyecto del aeropuerto. En 1961, la Diputación Provincial eleva un informe al Ministerio del Aire sobre la posibilidad de construcción de un aeropuerto. La Dirección General de Aeropuertos autoriza la redacción del proyecto. De las posibles localizaciones propuestas, se terminará escogiendo unos terrenos próximos al núcleo de Salitja, en el municipio de Vilobí d'Onyar. Este lugar, conocido con el nombre de Veïnat de Bòries, un vecindario económicamente muy activo gracias a la presencia de un notable número de hornos de ladrillos y tejas, aparte de las actividades agrícolas dominantes en la región, fue el elegido por varias razones, entre las que cabe destacar las siguientes: las facilidades de comunicación, la situación central con respecto a los principales núcleos turísticos y unos terrenos de escaso valor pero con buenas aptitudes para el asentamiento de las pistas. En 1964 se aprueba definitivamente el proyecto de construcción del aeropuerto bajo condición de que los terrenos, valorados en 10 millones de pesetas, fueran aportados por la Diputación Provincial. El presupuesto para la construcción de las instalaciones ascendía a 328,5 millones de pesetas, de los cuales unos 40 millones, un 15% del total, fueron aportados por el Sindicato de Hostelería y algunos ayuntamientos, hecho insólito, ya que es el único de la red estatal que fue financiado en parte por agentes locales. En 1965 empiezan las obras y, con ellas, el municipio de Vilobí d'Onyar vive una fuerte inmigración procedente de Jaén y Huelva, por ser de allí de donde procedía una de las principales empresas constructoras que, al finalizar las obras de unos embalses, trajo con ella un importante contingente de mano de obra; esto no sólo se reflejó en el censo, sino que los trabajadores trajeron consigo sus costumbres, que se plasmaron en la vida diaria del pueblo de Vilobí d'Onyar.

Fotografía aérea de 1957 centrada sobre la zona donde se construyeron las instalaciones aeroportuarias



Fotografía aérea de 1974 centrada sobre el aeropuerto



Pero el aeropuerto no se construyó sobre una *tabula rasa*. Una de las consecuencias directas de que el aeropuerto se construyera en el Veinat de Bòries fue la desaparición de los hornos de ladrillos y tejas que hemos comentado anteriormente. De hecho, tres se encontraban afectados por el trazado de las pistas y los otros vieron desaparecer bajo el cimientado y el asfalto la fuente de su materia prima. Algunas familias tuvieron también que dejar sus recuerdos atrás. La mayoría se reinstalaron en el núcleo de Salitja. Pero no todo fueron malas noticias. Gracias a las negociaciones del por aquel entonces alcalde de Vilobí d'Onyar, los habitantes del municipio, y especialmente aquellos directa o indirectamente afectados por la infraestructura, tuvieron prioridad para conseguir un puesto de trabajo en las nuevas instalaciones o vinculado a ellas, tales como: mantenimiento, vigilancia, bomberos y taxistas, por poner algunos ejemplos.

De la época dorada del turismo al fantasma del cierre

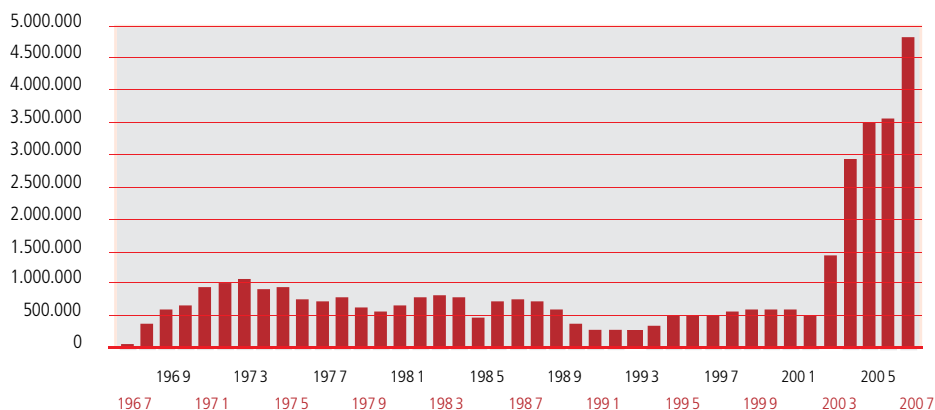
Finalmente, el 1 de abril de 1967, con unos actos multitudinarios y presididos por las máximas autoridades, se inauguraron oficialmente las instalaciones aeroportuarias con el nombre de *Aeropuerto Gerona-Costa Brava*. Ese mismo año empezaron, por su parte, las obras de la actual autopista AP-7, conocida como Autopista del Mediterráneo.

Las comunicaciones se estaban modernizando conforme aumentaba su demanda por parte del turismo. Observando la imagen aérea correspondiente al siguiente vuelo del que tenemos disponibilidad (página anterior, fotografía a la derecha), el del Instituto Geográfico Nacional de 1974, podemos ver cómo el aeropuerto y la autopista centran la atención de un paisaje que empieza a evidenciar las consecuencias del gran fenómeno demográfico del siglo XX: la migración campo-ciudad. Los núcleos ganan en superficie, aparecen urbanizaciones desligadas de las tramas urbanas preexistentes y algunos campos muestran signos de abandono. Nótese, en comparación con la fotografía a la izquierda, la afectación que supuso el aeropuerto para la red de caminos y carreteras existentes, que quedaron truncados o simplemente desaparecieron.

Durante la primera mitad de la década de los setenta se vive un momento dulce. El aeropuerto ronda, si no supera, el millón de pasajeros al año. Aunque las previsiones iniciales apuntaron a la cifra de 1.900.000 pasajeros para 1975, ese año se alcanzó poco más de la mitad. Y a partir de ahí, las cifras fueron descendiendo con algún repunte en la primera mitad de los ochenta, pero ya sin alcanzar las magnitudes anteriores (ver figura 2). Los vuelos regulares se reorientaron hacia Barcelona y los turísticos optaron por otros destinos del Mediterráneo español. Quien quería llegar a Girona debía optar por otros medios de transporte, ya que el avión dejó de ser una opción válida para pasar a ser una alternativa posible. Además, la alta estacionalidad del turismo hacía que las instalaciones permanecieran desiertas tres cuartas partes del año y se empezó a buscar alternativas para mantener un mínimo de actividad fuera de los meses estivales.

Uno de estos intentos fue dedicar la antigua terminal para la celebración de actos, como festivales, exposiciones y ferias, siempre relacionados con la aviación. El más sonado fue la feria *Cosmo* de 1986, que dependía de la feria de muestras de Barcelona. En 1992 y durante la celebración de los juegos olímpicos de Barcelona, el aeropuerto funcionó como secundario del aeropuerto del Prat, dando soporte logístico durante las semanas que

Figura 2. Evolución anual del número de pasajeros en tránsito por el aeropuerto de Girona-Costa Brava (datos desde el 1 de abril de 1967 hasta el 31 de diciembre de 2007)



duraron los juegos. En ese momento se empezó a creer en una posible recuperación de las instalaciones, pero eso no fue más que un espejismo en el desierto, tocando fondo en 1993, año en que sobrevolaba la sombra del cierre. Una leve recuperación posterior y hasta mediados de 2002 mantuvo las instalaciones operativas, aunque muy por debajo de sus potencialidades.

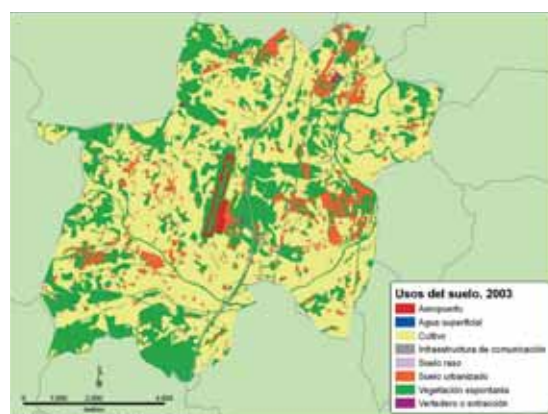
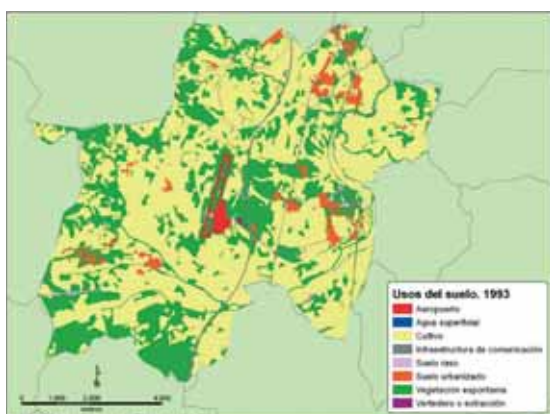
El inicio de una nueva era

En 2002, la compañía de vuelos baratos *Ryanair* fijó su mirada en Girona. El primer vuelo que operó esta compañía desde Girona se dirigió a Frankfurt el 5 de diciembre de 2002, con unos 150 pasajeros. Ese año, el aeropuerto perdía un 10,5% de pasajeros con respecto a 2001. Entre 2002 y 2007, el número de pasajeros se ha multiplicado por 8,7, entrando en el *top 10* de los aeropuertos españoles. ¿Qué es lo que ha cambiado? ¿Tanto poder tiene una sola empresa como para revivir un aeropuerto llevándolo a la cima desde su lecho de muerte? Tal vez sea exagerada la comparación, pero realmente, a mediados y finales de la década de 1990, el aeropuerto de GRO prácticamente no existía en el imaginario público y sólo algunos atrevidos empresarios y políticos locales reclamaban a las administraciones que dieran vida a las instalaciones. Fueron varios los intentos, dentro de este contexto, de creación de una línea regular para unir Madrid con Girona, pero las compañías que lo intentaban fracasaban a los pocos meses debido a la falta de usuarios. Hoy en día, en cambio, y gracias a las 13 compañías y a los más de 50 destinos, algunos nacionales y la mayoría internacionales, los gerundenses tienen la posibilidad de desplazarse eventualmente a cualquier país europeo con una facilidad como nunca hasta ahora. Pero no sólo los gerundenses se benefician de esta situación, sino que desde el interior de Catalunya, e inclusive de Barcelona, llegan nuevos usuarios a las instalaciones. Desde el otro punto de vista, el aeropuerto de GRO se ha convertido en la puerta de enlace del turista joven europeo que quiere visitar Barcelona, principalmente, y en menor medida, la Costa Brava, los Pirineos y Girona (Martínez *et al.*, 2003 y 2004).

Entre todo esto, ¿qué cambios se han producido en el entorno territorial del aeropuerto? Si echamos mano de la cartografía que tenemos disponible, concretamente el mapa de cubiertas del suelo que facilita el CREA, siglas en catalán del Centro de Investigación Ecológica y Aplicaciones Forestales, podemos visualizar simplificada y analizar estadísticamente los cambios acaecidos en un determinado lugar de la geografía catalana. Para nuestro caso, centrándonos en el aeropuerto y sus alrededores, los resultados son los que se pueden ver en las figuras siguientes, entre los años 1993 y 2003 (figuras 3 y 4). A simple vista, nos puede parecer que se ha incrementado la fragmentación del territorio, pero eso se debe, en su mayor parte, a un aumento de la resolución de la información de base con la que se ha elaborado la cartografía. Sí es evidente el aumento de los usos urbanos del suelo –que, en tono anaranjado, resaltan mucho en las imágenes–. Un análisis pormenorizado, ayudado por la estadística, nos da a entender cuáles son los cambios cuantitativamente importantes en la configuración de este territorio.

Figura 3. Usos del suelo en 1993 de los municipios de Aiguaviva, Fornells de la Selva, Riudellots de la Selva y Vilobí d’Onyar

Figura 4. Usos del suelo en 2003 de los municipios de Aiguaviva, Fornells de la Selva, Riudellots de la Selva y Vilobí d’Onyar



Como podemos apreciar en la tabla 1, prácticamente se duplica el suelo urbanizado, en menoscabo de los cultivos, y las vías de comunicación crecen un 40%, debido mayoritariamente a la construcción de la carretera C-25, conocida como eje transversal que une las poblaciones interiores catalanas, pero también, por el hecho mencionado anteriormente del aumento de la resolución de la información de base, que comporta el reconocimiento en la cartografía de 2003 de carreteras locales que en la cartografía de 1993 no se reconocían, pero que existían en ambas. Con referencia al crecimiento de los usos urbanos, cabe reconocer que el crecimiento se argumenta por la consolidación de los grandes polígonos industriales localizados en los municipios de Fornells de la Selva y Riudellots de la Selva y, en menor medida, en el de Aiguaviva y por la expansión del suelo urbano residencial. No

en vano hay que recordar que Girona está pocos kilómetros más al norte y debe tenerse en cuenta la presión demográfica y económica que ejerce sobre los municipios vecinos a la hora de explicar muchos de los fenómenos de crecimiento que aquí observamos; sobre todo, a sabiendas de que el municipio gerundense está agotando su suelo urbanizable disponible. Estos crecimientos vienen dirigidos por dos carreteras principalmente: la N-II y la que por el oeste se dirige a Santa Coloma de Farners. Estas dos vías, permeables en cuanto favorecen el intercambio inmediato entre los conductores y las actividades económicas que pueden asentarse a su alrededor, concentran el crecimiento conocido como *strata mercato* o *vías aparcador*, por cuanto van tejiendo un continuo urbano lineal de usos terciarios y comerciales que va uniendo los distintos núcleos de población cercanos mediante un repetitivo paisaje de letreros luminosos, siguiendo normalmente el trazado de las vías más transitadas.

Tabla 1. Superficies de los grandes usos del suelo y variación entre 1993 y 2003. (Fuente: elaboración propia)

COMPARATIVA DE LOS GRANDES USOS DEL SUELO (HA)	SUPERFICIE 2003	SUPERFICIE 1993	VARIACIÓN
Cultivo	4.196,06	4.465,42	-269,36
Vegetación espontánea	2.229,14	2.238,63	-9,49
Suelo urbanizado	541,81	274,97	266,84
Infraestructuras de comunicación	142,99	101,68	41,31
Aguas superficiales	8,44	3,41	5,03
Vertederos y extracciones mineras	6,80	0,99	5,81
Suelo raso	2,50	42,64	-40,14

Volviendo al aeropuerto, podemos decir que actualmente ha entrado en juego en un territorio que se está convirtiendo en un gran nudo de comunicaciones, despertando unas potencialidades latentes que no eran imaginadas. Pero el suyo no es un papel dominante, debido a que son los transportes terrestres los que tienen más peso y el efecto del área urbana de Girona también se deja sentir cada vez con más fuerza.

Pero, ¿qué nos dice a día de hoy la administración pública, a través de los diferentes documentos de planificación, respecto al aeropuerto GRO? La tabla 2 nos muestra la relación de instrumentos legales vigentes que, de un modo u otro y pertenecientes a distintos niveles de la administración, ejercen su poder sobre el aeropuerto. Primeramente, cabe destacar que son las administraciones locales, autonómica y central las que tienen competencias directas o indirectas sobre el aeropuerto. Otro dato importante es el hecho del gran desfase temporal que existe entre los diferentes documentos, dando a entender que algunos de ellos han quedado totalmente obsoletos y tienen nula capacidad para gestionar la situación actual. De la lectura de esta documentación podemos concluir que el aeropuerto, en lo referente a los planeamientos urbanísticos, es tan sólo un elemento que ocupa una determinada superficie y que requiere un trato especial por ser una gran infraestructura de transporte; pero muchos de los aspectos

tos legislativos son puestos en manos de la autoridad competente en materia de aeropuertos. No se ha planificado teniendo en cuenta las potencialidades de esta infraestructura, simplemente porque éstas no habían emergido hasta el momento. Pero, poco a poco, se intenta corregir esta situación de desfase entre planificación y situación actual. De esta manera, se explica que tan sólo cinco años separen el plan director actual de su predecesor.

Tabla 2. Relación de instrumentos vigentes sobre el aeropuerto de GRO. (Fuente: Adaptado del Primer Informe de la Sostenibilidad de las Comarques Gironines, 2007)

INSTRUMENTO	ADMINISTRACIÓN	ÁMBITO	ESTADO	AÑO
PTGC	DPTOP	Pla Territorial General de Catalunya	Aprobado / a revisar	1995 / 2009?
PTP	DPTOP	PTP Comarques Gironines	En elaboración	1º sem. 2009
Planes territoriales sectoriales	DPTOP	Aeropuertos de Catalunya	Aprobado	2003
Planes directores urbanísticos	DPTOP	D'infraestructures del Transport 2006-2026	Aprobado	2006
		Área Urbana de Girona	En elaboración	2º sem. 2008
Plan especial urbanístico Plan director	AENA AENA	Plan especial del sistema general aeroportuario de Girona	Aprobado	2005
NNS de planeamiento Texto refundido	Vilobí d'Onyar Aiguaviva	Plan director del aeropuerto de Girona NNS tipo a y tipo b	Aprobado	2006
			Aprobado	1987
Modificación NNS	Riudellots de la Selva Vilobí d'Onyar Riudellots de la Selva	Texto refundido de la normativa de las Normas subsidiarias	Aprobado	2006
		Texto refundido de la normativa de las Normas subsidiarias	Aprobado	2006
		En el sector próximo al aeropuerto Girona-Costa Brava, La Granada	Aprobado	2003
		En el ámbito PP9	Aprobado	2003
Plan parcial urbanístico	Vilobí d'Onyar / Riudellots de la Selva	CIM la Selva destinado a la implantación de un área logística para el transporte	Aprobado	2003

El clima de bonanza que se vive hoy día permite encarar el futuro inmediato con optimismo, pero no podemos obviar el hecho de que depender actualmente de una sola compañía –porque, de las trece, sólo *Ryanair* argumenta el crecimiento del aeropuerto– representa un gran punto débil a mejorar. El futuro a medio y largo plazo es aún una incógnita, por la imposibilidad de prever cómo la multitud de factores existentes, tanto internos como externos, pueden interactuar y cuáles pueden llegar a ser sus efectos.

Conclusiones

Habiendo visto la historia del aeropuerto de GRO, cuáles y cómo han sido sus etapas vitales desde su concepción hasta el día de hoy, y viendo a su vez cómo el territorio, la sociedad y los elementos económicos han ido relacionándose con la infraestructura, son dos los razonamientos que enseguida se nos vienen a la cabeza para, a modo de conclusión, tratar de resumir las respuestas a las preguntas que nos formulábamos al principio.

No podemos considerar el aeropuerto de GRO como catalizador de un desarrollo económico que haya beneficiado principalmente al territorio y a la población más inmediata. El aeropuerto ha tenido, y aún mantiene, una funcionalidad operativa vinculada al turismo, y el territorio turístico por excelencia más próximo es la Costa Brava, seguida de Barcelona, siendo ambas las máximas receptoras del flujo de pasajeros que aterrizan en Girona. Las dinámicas económicas que rigen esta área tienen su lógica ligada a las infraestructuras del transporte terrestre, sin menospreciar la influencia que ejerce la ciudad de Girona, con su crecimiento tendencial hacia el sur.

El aeropuerto ha sido percibido durante buena parte de sus 40 años de vida como un elemento extraño de las realidades locales de los municipios de esta región. No obstante, con la llegada de las compañías de vuelos baratos, especialmente *Ryanair* (que hizo de las instalaciones gerundenses su base de operaciones del sur de Europa), las distancias con el continente se han reducido considerablemente y esto ha calado en el imaginario público, haciendo posible que esta población entienda el continente como un territorio próximo, que puede ser vivido con una alta frecuencia a precios irrisorios. El aeropuerto de GRO nos acerca como nunca, ni nadie antes, a Europa.

Bibliografia

- AENA (2001): *Plan Director del Aeropuerto de Girona*, Madrid.
- AENA (2006): *Plan Director del Aeropuerto de Girona*, Madrid.
- BORRELL, J. y PAGÈS, M.À. (2007): "Quan l'aeroport va aixecar el vol", *Llibre de la Festa Major. Vilobí d'Onyar 2007*, Vilobí d'Onyar, pp. 12-20.
- CST (2007): *1er Informe de Sostenibilitat de les Comarques Gironines*. [www.centresostenibilitat.cat] (Fecha de consulta: 06-04-2008)
- FELIU, J. (2005): *Les grans infraestructures de transport i el desenvolupament de la ciutat mitjana. El Tren d'Alta Velocitat a les ciutats de Lleida, Avinyó i Novara*, Girona, Universidad de Girona, Instituto de Medio Ambiente. [www.tesisenxarxa.net/TDX-0308105-125227/index.html] (Fecha de consulta: 06-04-2008)
- GENERALITAT DE CATALUNYA (2006): *Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026*, Barcelona, DPTOP.
- GIL, M. (1967): "Inauguración del Aeropuerto de Gerona-Costa Brava", *Revista de Gerona*, 39: 3-8, Girona.
- GIL, M. (1967): "Estudio técnico y económico del Aeropuerto Gerona-Costa Brava", *Revista de Gerona*, 39: 9-12, Girona.
- MIR, M. (2002): "El vol Girona-Madrid: de la il·lusió al desencís", *Revista de Girona*, 210: 16-23, Girona.
- ORTEGA, J. (2007): "Aeroport de Girona. 40è aniversari", *Diari de Girona*, especial, nº 1, abril de 2007, Girona.
- MARTÍNEZ, E.; PRATS, L. y BARCELÓ, M.A. (2003): *Estudi de la utilització de l'aeroport de Girona: perfil d'usuari dels vols de baix cost i la seva àrea d'influència*, Girona (Manuscrito inédito).
- MARTÍNEZ, E.; PRATS, L. y BARCELÓ, M.A. (2004): *Perfil de l'usuari dels vols de baix cost de l'aeroport de Girona: període març-maig-juny 2004*, Girona (Manuscrito inédito).

CAPÍTULO XVI

EL AEROPUERTO DE PALMA DE MALLORCA. LA PUERTA QUE ABRE EL PROCESO DE COMPRESIÓN ESPACIO-TEMPORAL DE LA ISLA¹

Alicia Bauzá van Slingerlandt

Introducción

El objetivo del presente capítulo es analizar el papel que el aeropuerto de Palma de Mallorca ha jugado en la configuración territorial del espacio insular y su inclusión en el mapa turístico mundial, considerando que se trata de un espacio de economía terciarizada, donde el sector servicios contribuye en más de un 80% al PIB (Artigues, 2006).

En primer lugar, se expone el marco teórico de análisis, centrado en los conceptos de compresión espacio-temporal y solución espacio-temporal desarrollados por David Harvey², ambos directamente relacionados con las infraestructuras de transporte.

En segundo lugar, se trata la estrecha vinculación existente entre transporte aéreo y turismo, especialmente en los espacios insulares, donde la accesibilidad determina en gran medida las posibilidades de desarrollo de esta actividad económica.

En tercer lugar, se hace una revisión del proceso de liberalización del sector aeronáutico, incidiendo en la reorganización que la privatización ha supuesto tanto para las compañías como para la estructura de las redes, todo ello de forma contemporánea al cambio de la fórmula del paquete turístico al turismo "multifórmula".

En los dos apartados siguientes se realiza un recorrido por la historia de las comunicaciones aéreas de la isla con el continente, desde sus inicios hasta la última ampliación a la que se ha visto sometido el aeropuerto de Mallorca.

Finalmente, se analiza el efecto que esta ampliación, dentro del contexto de privatización del sector aéreo, ha supuesto para el desarrollo urbanístico de la isla, tan estrechamente ligado a la actividad turístico-inmobiliaria, que constituye un claro ejemplo del turismo como fuerza urbanizadora (Hall, 2006).

1. La investigación que da lugar a este artículo se financia con el proyecto de investigación titulado *La funcionalización turística de las Islas Baleares (1955-2000): adaptación territorial y crisis ecológica del archipiélago* (SEJ2006-07256/GEOG) de la Dirección General de Investigación del Ministerio de Educación y Ciencia.

2. No obstante, debe puntualizarse que el concepto de "compresión espacio-tiempo" fue planteado por primera vez por el geógrafo norteamericano Donald Janelle en 1969 en el artículo "Spatial reorganization: a model and concept", publicado en *Annals of the Association of American Geographers*, 59: 348-364.

La compresión espacio-temporal

Harvey (1990) destaca, en *The Condition of Postmodernity*, el poder social que emana del control sobre el espacio y el tiempo en las sociedades capitalistas. Cualquier sistema de producción implica algún tipo de organización espacial, y cuanto más eficiente sea ésta —en términos de reducción de la fricción de la distancia—, mayor será la tasa de beneficio. Además, también interesa reducir el tiempo de rotación del capital, que hace referencia al tiempo de producción y de intercambio: cuanto antes se ponga en circulación el capital, antes podrán recuperarse las inversiones y obtener beneficios. De esta forma, el control sobre el binomio espacio-tiempo se convierte en una vía importante de acumulación de capital; capital que, a su vez, puede utilizarse para incrementar dicho control.

En este sentido, el capitalismo ha dirigido y dirige sus esfuerzos a reducir o eliminar las barreras espaciales —en un proceso que Marx llamaba “la aniquilación del espacio mediante el tiempo” — y acelerar la rotación del capital. El colapso de las barreras espaciales resultante de este proceso es precisamente a lo que Harvey hace referencia cuando habla de compresión espacio-temporal (1990: 240): “Con este término pretendo señalar aquellos procesos que revolucionan de tal modo las cualidades objetivas del espacio y el tiempo que nos fuerzan a alterar, a veces de forma bastante radical, nuestra propia representación del mundo”.

Paradójicamente, este colapso de las barreras espaciales no supone una pérdida de la importancia de las características propias de los diferentes territorios. El grado de competencia que implican los procesos de acumulación del capital hace que se tengan en cuenta las diferentes ventajas de localización de un espacio respecto del otro (ventajas en cuanto a disponibilidad de fuerza de trabajo, recursos, infraestructuras, etc.) y esto, precisamente, porque la disminución de las barreras espaciales les permite explotar esas denominadas “ventajas comparativas” en aras de conseguir un mayor beneficio (Harvey, 1990).

Esto, a su vez, genera una jerarquización de los diferentes espacios geográficos, dentro de lo que se puede considerar un sistema urbano global, en función de los atractivos que ofrecen unos y otros para la inversión de capital. Jerarquización que, a su vez y por su propia naturaleza, da lugar a numerosas situaciones de desarrollo geográfico desigual (*uneven geographical development*), especialmente en los casos en que las inversiones se destinan a infraestructuras de transporte y comunicaciones que permiten mejorar la accesibilidad de un territorio dentro de este sistema urbano global (Harvey, 1990; 2003; 2006).

Por otra parte y de forma general, las infraestructuras de transporte constituyen un buen ejemplo de lo que Harvey denomina solución espacio-temporal (*space-time fix*), cuya idea básica radica en que los excedentes de fuerza de trabajo y capital derivados de la sobreacumulación en un sistema territorial determinado pueden ser bien absorbidos mediante (Harvey, 2003: 93):

- “a) desplazamientos temporales por inversión en proyectos a largo plazo o gastos sociales (como enseñanza e investigación) que demoran la reentrada de capital en la circulación,
- b) desplazamientos espaciales con apertura de nuevos mercados, nuevas capacidades de producción y nuevas posibilidades (recursos, fuerza de trabajo, condiciones sociales) en otros lugares o
- c) alguna combinación de a y b”.

El término solución (*fix*) tiene aquí un doble significado³: por una parte, es una metáfora que hace referencia a que la demora temporal y la expansión geográfica son una de las soluciones a las crisis capitalistas⁴; por otra, a que estas soluciones fijan materialmente en el territorio parte del capital durante un período de tiempo relativamente largo.

Esto último es muy evidente en el caso de las infraestructuras de transporte –y especialmente las aéreas– que, como solución espacio-temporal, pueden considerarse un elemento clave en los procesos de compresión espacio-tiempo, no sólo por la revolución que esta tipología de transporte ha supuesto en términos de distancia y tiempo de recorrido, sino también porque permiten la penetración de relaciones sociales y dispositivos institucionales capitalistas (reglas contractuales y leyes sobre propiedad privada, por ejemplo) en formaciones sociales preexistentes.

El problema de las grandes inversiones en este sector surge cuando, a raíz de una nueva crisis de sobreacumulación en este territorio, la actividad capitalista busca nuevos territorios en los que aplicar soluciones espacio-temporales, quedando las infraestructuras construidas como un lastre (Harvey, 2003).

El interés de ambos conceptos, compresión espacio-temporal y solución espacio-temporal, radica en que permiten analizar y entender el desarrollo socioeconómico de una determinada región conectando lo que ocurre a escala local con el contexto global.

Transporte aéreo y turismo en los espacios insulares

La relación entre el transporte aéreo y la actividad turística es muy importante, ya que la aviación comercial y el turismo han ido influenciado mutuamente sus respectivas evoluciones. De hecho, tras la Segunda Guerra Mundial, el incremento de la renta en los países del norte de Europa y la generalización de las vacaciones pagadas (Gámir y Ramos, 2002), entre otros factores, favorecieron la aparición del turismo de masas. Las distancias que debían recorrerse para acceder a los principales destinos de este turismo de masas superaban, en muchos casos, los 1.500 kilómetros⁵. Por esta razón, y dado el valor monetario relativamente bajo de la energía (Rullán,

3. Doble significado que la traducción al castellano del término inglés *fix* no recoge del mismo modo. La palabra *fix* en inglés hace referencia a solucionar, arreglar algo que está roto, pero, además, al hecho de fijar algo físicamente.

4. Éstas se dan cuando se produce una sobreacumulación de capital. En estos casos interesa que el sistema pueda reabsorberlo mediante inversiones a largo plazo que permitan ralentizar el tiempo de rotación de capital, acelerando así el tiempo de rotación de la masa de capitales.

5. Los principales destinos de este turismo de masas originario del norte y centro de Europa se situaban en las costas mediterráneas, ya que ofrecían unas condiciones climáticas y paisajísticas idóneas para su conversión en mercancía turística –junto con un importante diferencial de precios–, siendo las islas, y España en general, un destino barato, además de presentar una mano de obra disciplinada “gracias” al régimen franquista. En consecuencia, en estos territorios se van realizando inversiones con el objetivo de adecuar la oferta a la demanda (Gámir y Ramos, 2002), destacando aquellas realizadas en

2007), se promovió el uso comercial de los aviones a reacción (Ioannides, 2002; Mc Elroy y De Albuquerque, 2002), convirtiéndose en el medio de transporte más demandado para impulsar el turismo (más del 70% de los turistas internacionales lo utilizan⁶, Wheatcroft, 1998, en Murray, 2008).

Si, tal y como señalan Gámir y Ramos (2002), el transporte aéreo juega un papel importante como instrumento de inserción dentro de las lógicas de acumulación y de los espacios centrales del sistema-mundo –enlazando esto con lo mencionado anteriormente sobre la jerarquización de los espacios geográficos y las situaciones de desarrollo desigual–, en el caso de los espacios insulares todo lo expuesto hasta ahora es todavía más evidente. Por una parte, debido a su desconexión física respecto del continente y, por otra, porque en muchas ocasiones la integración en el mercado global de los territorios insulares se produce a través del turismo –paradójicamente, y al menos en un primer momento, es su aislamiento físico el que atrae la afluencia de turistas (Rosselló Verger, 1974; Butler, 1993, en Apostolopoulos y Gayle, 2002)–. En este sentido, la accesibilidad de los territorios insulares constituye un factor determinante de su grado de desarrollo turístico, detectándose incluso importantes diferencias entre islas de un mismo archipiélago⁷ (Ioannides, 2002).

La privatización del transporte aéreo y las compañías de bajo coste

La liberalización del sector aéreo se ha producido paralelamente a la de otros sectores económicos y en el contexto global de políticas económicas neoliberales predominante desde hace aproximadamente dos décadas. Se inició en los Estados Unidos, con la aprobación de la *Air Deregulation Act* el 24 de octubre de 1978⁸, extendiéndose a la Unión Europea diez años más tarde, momento en que se empieza a implementar el primero de los tres paquetes de medidas liberalizadoras diseñados, supuestamente, para llevar a cabo una apertura más gradual del mercado⁹ que la experimentada en los EUA, velando por los intereses de las compañías de bandera y por aquellas rutas de baja rentabilidad económica pero alta rentabilidad social (Gámir y Ramos, 2002; Comisión Europea, 2007).

infraestructuras de alojamiento –principalmente hoteleras, en este primer momento– (Rullán, 2007) y de transporte, dos de los vectores básicos de la actividad turística (Vera, 1997).

6. En España un 72,6% de las llegadas internacionales se produjeron por vía aérea (IET, 2006), mientras en Mallorca este porcentaje alcanzó el 79,6% para el mismo año (CITTIB, 2006).

7. En el caso de las Illes Balears, la isla de Menorca inició su desarrollo turístico con más de una década de retraso respecto a Mallorca, Eivissa y Formentera, siendo uno de los principales argumentos explicativos que el aeropuerto fue construido en 1969, nueve y ocho años después de los aeropuertos de Mallorca y Eivissa, respectivamente (Farré-Escofet *et al.*, 1977; Marí, 2003).

8. Un año antes se aprobaba la *Air Cargo Deregulation Act*, que liberalizaba el subsector del transporte aéreo de carga (Gámir y Ramos, 2002).

9. Los paquetes liberalizadores del mercado de transporte aéreo en la Unión Europea entraron en vigor el 1/1/1988, el primero; el 1/11/1990, el segundo; y el 1/1/1993, el tercero (Gámir y Ramos, 2002: 109).

En ambos casos, la liberalización condujo a algunos de los efectos anunciados: aumento de las tasas de beneficios, incremento de las frecuencias y disminución de las tarifas. Sin embargo, de forma general estos beneficios han afectado a las rutas con mayor densidad de tráfico, es decir, aquellas en las que los usuarios suelen disponer de más alternativas de transporte. Además, en algunos casos se ha producido una supresión de aquellos servicios aéreos regulares no rentables en términos crematísticos y que atendían las necesidades de ciudades medias y pequeñas (Gámir y Ramos, 2002).

De este modo, y al igual que en otros procesos de privatización, se privatiza sobre todo aquello susceptible de proporcionar mayores rendimientos, siendo la sociedad la que debe “cargar” con el resto (Murray, 2008).

Recientemente, se ha dado un importante paso para poder completar el proceso de privatización a escala mundial con la firma en el mes de marzo de 2008 del Acuerdo de Transporte Aéreo UE-EE.UU. Por primera vez, todas las compañías aéreas de la UE pueden operar vuelos directos a los EE.UU. desde cualquier país de la Unión y no sólo desde su país de origen. En un futuro próximo, se espera poder alcanzar la apertura total del cielo aéreo entre la UE y EE.UU. [<http://ec.europa.eu>].

Estos procesos de liberalización han supuesto una importante reorganización del sector, tanto en lo que se refiere a la estructuración de las redes de transporte como a las estrategias de funcionamiento de las compañías aéreas. En el primer caso, destaca el desarrollo de redes radiales de aporte y dispersión (*hub-&-spoke*), desplazando las redes de punto a punto. Aunque la justificación primera de este sistema era un uso más eficiente de los recursos de transporte (por ejemplo, aumento de la densidad de ocupación de los aviones), con el tiempo se ha podido constatar que esta reducción no ha sido muy significativa y que la aplicación de este sistema de red radial responde más bien a las posibilidades que ofrece a una compañía de adquirir mayor poder económico y territorial. Una compañía puede llegar a controlar el mercado de tráfico aéreo atendido por su aeropuerto intercambiador, alcanzándose situaciones de carácter monopolístico que, en última instancia, pueden permitirle aumentar las tarifas (Varlet, 1997, en Gámir y Ramos, 2002).

En lo referente a los cambios experimentados por las compañías, destacan dos aspectos: la privatización de las compañías de bandera y la concentración del sector a través del establecimiento de alianzas entre compañías. En el primer caso se produce la ruptura de la histórica vinculación entre estado y transporte aéreo, adoptando las compañías nacionales la lógica de funcionamiento propia de las empresas privadas: la búsqueda de la mayor rentabilidad económica. Esto puede derivar en la desatención de las necesidades de accesibilidad de aquellas zonas más periféricas (Gámir y Ramos, 2002).

En el segundo caso se observa cómo, a diferencia de las estrategias de expansión global de otros sectores ligadas a la inversión extranjera directa, en el sector aeronáutico dicha expansión se ha llevado a cabo mediante la constitución de alianzas estratégicas entre compañías (Murray, 2008). De esta manera, las compañías pueden reducir costes y ganar eficiencia sin tener que expandir las operaciones físicamente (Endo, 2006: 605), ampliando así de forma importante el alcance de su mercado. Nos encontramos aquí, al igual que en el caso de las redes radiales de aporte y dispersión, ante una situación de carácter oligopolístico, ya que un 70% del mercado aéreo mundial está controlado por las tres principales alianzas: *Star Alliance*, *Sky Team* y *Oneworld* (Murray, 2008).

De esta manera, “la creciente concentración, tanto espacial como estructural, es quizás la característica que mejor defina la evolución reciente del sector: si la creación de *hubs* puede considerarse como el establecimiento de poco más o menos que monopolios sobre un determinado aeropuerto, las alianzas entre las distintas compañías aéreas son un intento de extender este control hacia áreas de mercado cada vez mayores” (Graham, 1998, en Gámir y Ramos, 2002: 127).

Es precisamente en este contexto de desarrollo de redes radiales de aporte y dispersión en el que hacen su aparición las denominadas compañías de bajo coste (*low cost*), con el objetivo de cubrir, punto a punto y a un precio bajo, aquellas rutas de corto recorrido (inferiores a las 500 millas o a las dos horas y media de vuelo) que carecían de un servicio óptimo mediante el sistema *hub-&spoke* y que, por supuesto, presentaban un potencial de demanda significativo.

Una política agresiva de bajos precios es la principal característica y atractivo de estas compañías, que se consigue simplificando al máximo los procesos operativos, la reducción de la atención al pasajero y el establecimiento de sus operaciones en aeropuertos secundarios pero cercanos a grandes centros urbanos, lo que supone menores tasas aeroportuarias.

Aunque en los EE.UU. el concepto de *low-cost* empezó a explotarse ya en el año 1971, en Europa no hizo su aparición hasta mediados de la década de los noventa, una vez iniciado el proceso de liberalización (Gámir y Ramos, 2002).

El número de pasajeros transportados por estas compañías experimenta un crecimiento muy importante (*Ryanair*, por ejemplo, ha pasado de 2,2 millones de pasajeros en 1995 a 42,5 millones en 2006 [www.ryanair.com]). En ello ha incidido que el buen funcionamiento general de estos servicios (escasos retrasos) ha modificado el perfil de usuarios de estas compañías y, en consecuencia, se ha ampliado su segmento de mercado. Esto ha llevado a que grandes compañías hayan creado empresas subsidiarias de bajo coste ante la imposibilidad de competir en precios (Gámir y Ramos, 2002; Noguera, 2005).

Algunas de las consecuencias más destacables de la aparición de esta estrategia empresarial en el sector del transporte aéreo han sido, por una parte, el crecimiento de pequeños aeropuertos cercanos a grandes centros urbanos (Gámir y Ramos, 2002); y, por otra, un aumento de la demanda de transporte aéreo (efecto inducción), reforzándose los flujos norte-sur de los vuelos *chárter* —cubriendo las demandas del llamado turismo residencial noreuropeo, característico de las costas mediterráneas— y fomentando, al mismo tiempo, flujos de sur a norte.

Las comunicaciones exteriores en la isla de Mallorca antes de 1960: en el tránsito hacia la compresión espacio-temporal

La isla de Mallorca puede considerarse un claro ejemplo de cómo la accesibilidad de un territorio aislado físicamente resulta determinante para su inserción en el mapa turístico (léase capitalista) mundial, quedando muy bien ilustrado en las siguientes líneas referidas a la situación del archipiélago a finales del siglo XIX:

“Al quedar fuera [Mallorca] de las grandes redes de transporte tanto del Imperio como de la vecina Francia, en su aislamiento geográfico, era difícil que fuera aprovechado el impulso que hubieran podido arrastrar obras de literatura viajera como los *Souvenirs d'un voyage d'art à l'île de Majorque* de J.B. Laurens (1840), *Un hiver à Majorque* de George Sand (1855), o la monumental y excepcionalmente documentada *Die Balearen im Bild und Word geschildert* (1869-1891) del Archiduque Luis Salvador de Austria. [...] Ninguna sorpresa, pues, comprobar que, en una de las guías turísticas de España más famosas del XIX, la de Richard Ford de 1845, las Baleares ni son nombradas.” (Buades, 2004: 15-16).

En ese momento, la única conexión existente entre el archipiélago y el continente era una línea regular marítima entre Palma y Barcelona, operada semanalmente por dos barcos (Buades, 2004: 15), y no es hasta los años treinta cuando se puede hablar en las islas propiamente de transporte aéreo de pasajeros¹⁰.

Desde los inicios de la aviación en Mallorca, los terrenos de Son Sant Joan y Son Bonet, predios de gran valor agrícola (Rosselló Verger, 1974) situados a una distancia aproximada de entre 7 y 8 km al este de la ciudad de Palma, fueron configurándose como los principales campos de aviación de la isla. Durante la guerra civil española, y por su importancia estratégica, el aeropuerto de Son Sant Joan pasó a ser militar y el tráfico aéreo civil se concentró en la base aérea de Son Bonet (AENA, 2006; Martínez Reynés, 2002).

En un primer momento, el papel del aeropuerto de Mallorca era el de actuar como nodo centralizador de las comunicaciones del archipiélago con la península¹¹. En este sentido, la primera línea regular que se estableció a partir de 1935 fue la de Palma-Valencia-Madrid, sustituida después por la de Palma-Barcelona, ambas operadas por la compañía *Líneas Aéreas Postales Españolas-LAPE (Iberia)* tras la guerra civil). Tras el paréntesis que supuso la Segunda Guerra Mundial¹², en 1946 el aeropuerto ubicado en Son Bonet adquirió oficialmente su condición de aeropuerto civil de rango internacional, con un tráfico cercano a los 18.000 pasajeros (cuadro 1). A partir de ese momento, empezaron a operar en Son Bonet compañías extranjeras como *Air Algerie*, *Air France* y *British European Airways-BEA* y, a finales de la década de los cincuenta, ya era el segundo aeropuerto español por tránsito internacional, sólo superado por Madrid (Rosselló Verger, 1974; Martínez Reynés, 2002; AENA, 2006).

Ante esta situación y la imposibilidad de llevar a cabo nuevas ampliaciones, en el plan nacional de aeropuertos de 1958 se propone el traslado a la base aérea de Son Sant Joan, que pasará a ser de uso mixto, civil y

10. Con anterioridad destacan los primeros vuelos mallorquines de aeroplanos, de carácter deportivo, y diferentes tentativas de establecer servicios comerciales y postales que fracasaron, sobre todo, por falta de apoyo económico y clientela. De hecho, en esa época la navegación aérea todavía no era una necesidad y tan sólo era accesible a las elites privilegiadas del momento (Rosselló Verger, 1974; Buades, 2004).

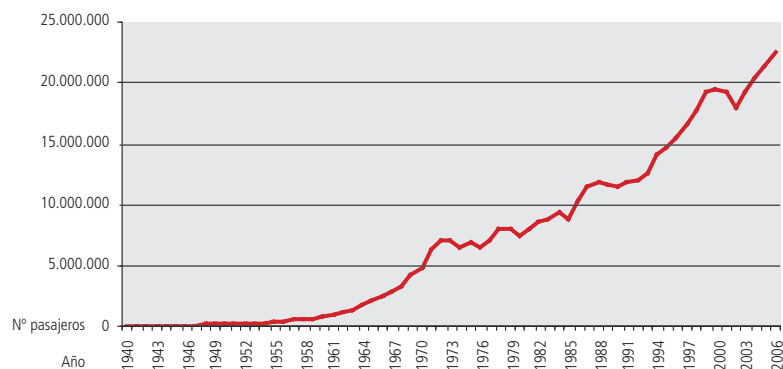
11. En ese momento, las conexiones interinsulares sólo eran posible por vía marítima y no fue hasta el año 1958 cuando se establecieron conexiones aéreas de forma definitiva y continuada entre Mallorca y el resto de islas (Martínez Reynés, 2002).

12. Los vuelos se suspendieron el 15 de marzo de 1943 y se reanudaron el 17 de marzo de 1945 (AENA, 2006).

militar¹³ (Martínez Reynés, 2002; AENA, 2006). Este traslado definitivo se produjo a raíz del impulso que desde algunos sectores de las elites de la isla se quiso dar al turismo, evidenciada la oportunidad que esta actividad podía suponer, siendo la adecuación de la “puerta de entrada principal” uno de los primeros pasos a dar. Además, a nivel nacional y en el contexto del *Plan de Estabilización Económica* de 1959, el turismo se perfilaba como un buen mecanismo para promover la tan necesitada entrada de divisas (Buades, 2004).

Mallorca y las Illes Balears se preparaban así, definitivamente, para dar el gran salto al turismo de masas (Buades, 2004), así como también para iniciar la primera fase del proceso de compresión espacio-temporal y del aeropuerto como solución espacio-temporal.

Figura 1. Movimiento de pasajeros en el aeropuerto de Mallorca (1940-2006). (Fuente: AENA, 2007)



La construcción y ampliación del aeropuerto de Palma de Mallorca como solución espacio-temporal

Aunque inaugurado oficialmente el 7 de julio de 1960 como aeropuerto de primera categoría, no fue hasta once días más tarde, el 18 de julio, cuando se hizo efectivo el traslado de las operaciones del aeropuerto de Son Bonet al de Son Sant Joan. En un primer momento, se creó una terminal provisional para acoger a los pasajeros y se construyó una plataforma de estacionamiento de aeronaves independiente de la militar. A partir de entonces, se inició un continuo proceso de adecuación y ampliación de las instalaciones aeroportuarias que no se

13. En el año 1979 se creó la figura de director del aeropuerto, siendo el último en que el aeropuerto estuvo bajo el mando de un militar. Sin embargo, el aeropuerto continúa compartiendo los dos usos (*Diario de Mallorca*, 1997). Por otra parte, el aeródromo de Son Bonet actualmente es gestionado por el Organismo Autónomo de Aeropuertos Nacionales, en el que se integró en 1989 como aeropuerto de tercera categoría no controlado. Acoge parte de la aviación general y deportiva de la isla (AENA, 2006).

interrumpió hasta finales de la década de los ochenta. Entre los trabajos llevados a cabo, destaca la construcción de un edificio terminal con capacidad para más de cinco millones de pasajeros –la terminal A–, de una segunda pista, así como de una terminal exclusiva para el tránsito no regular –la terminal B– (AENA, 2006). Este último proyecto respondía a la importancia de los vuelos *chárter*¹⁴, cuyo tráfico aéreo internacional llegó a suponer un 67% del total de tránsito aeroportuario en el año 1977, el máximo alcanzado en Son Sant Joan hasta la fecha (Martínez Reynés, 2002).

Además, en 1968 se inauguró la autopista que unía Son Sant Joan con Palma –y, de este modo, la ciudad con los centros de consumo turístico europeo–, la primera de la isla y que, construida gracias a un préstamo del Banco Mundial, supone la participación de las instituciones financieras mundiales en el proceso de configuración de Mallorca como espacio de ocio (Buades, 2004; Rullán, 2007).

De este modo, la originaria función del aeropuerto como nodo de conexión del archipiélago balear con tierras continentales fue reemplazada por la de conector de un destino turístico de primer orden con su área de influencia internacional (Martínez Reynés, 2002; AENA, 2006).

Los movimientos de pasajeros fueron registrando tanto la crisis energética mundial de la primera mitad de la década de los setenta, como la crisis del Golfo¹⁵. Tras esta segunda crisis, y en el contexto generalizado de reestructuración del capitalismo mundial y consolidación del régimen de acumulación flexible propio de la globalización financiera¹⁶ (Murray, 2008), en las Illes Balears se inicia el llamado tercer *boom* turístico¹⁷. Éste se caracterizó por la supuesta voluntad del sector turístico y de la administración de impulsar el turismo de calidad, en contraposición al turismo de masas, de cantidad (Mateu, 2003). Ello justificó la necesidad de realizar nume-

14. Las compañías *chárter* fueron creadas en 1956 mediante el acuerdo de París, con el objetivo de mejorar la oferta de las compañías regulares con conexiones entre los principales puntos emisores y receptores del turismo (Gámir y Ramos, 2002).

15. De este modo, y debido a su función de aeropuerto de destino turístico internacional y principal puerta de entrada, los datos estadísticos de tránsito aéreo son un claro indicador de las crisis o ralentizaciones de la actividad turística que se han ido produciendo hasta la actualidad. El último ejemplo que ilustra esta afirmación es la caída de pasajeros registrada durante el año 2002, consecuencia del contexto de inestabilidad política e inseguridad creado tras los atentados del 11 de septiembre de 2001 (Martínez Reynés, 2002).

16. Una vez superado el receso provocado por la Guerra del Golfo, se inicia una etapa de crecimiento económico favorecido por la política de bajos tipos de interés promovida desde la Reserva Federal norteamericana y el Banco Central Europeo y por la mayor división internacional del trabajo. Ésta se ve beneficiada por las mejoras en materia de transporte y comunicación que se producen en el contexto de la revolución de las tecnologías de la información. Todo ello basado en un incremento muy importante del consumo energético, posible por los bajos precios que se imponen a los países exportadores y que ha provocado un deterioro ecológico y una degradación social a escala global (Rullán, 2007).

17. Rullán (1998) ha diferenciado tres etapas en la evolución de la actividad turística en las Illes Balears, los llamados tres *booms* turísticos, que van, aproximadamente, de 1955 a 1973 el primero, de 1973 a 1991 el segundo y de 1991 hasta la actualidad, el tercero.

rosas inversiones en diferentes infraestructuras: energéticas, de abastecimiento hídrico y de transporte terrestre, marítimo y aéreo (Rullán, 2007). En relación con este último, destaca la construcción de una nueva terminal en el aeropuerto de Son Sant Joan que concentrará en un solo edificio las operaciones que venían realizándose en las dos existentes, incrementando, al mismo tiempo, su capacidad operativa. La apuesta por este cambio de estrategia al volver a unir en un solo edificio el tránsito regular y el no regular fue debida al encarecimiento que suponía para muchas compañías el tener que operar en dos terminales, diseñándose, sin embargo, el nuevo edificio de forma modular y permitiendo la utilización parcial de las instalaciones durante los meses de temporada baja (Meaurio, 1997). Ello implicaba, por tanto, la construcción de una infraestructura dimensionada para las puntas estivales, que, dada su envergadura, no estuvo exenta de polémica, al considerarse que se trataba de un megaproyecto sobredimensionado tanto por la capacidad de acogida de las islas como por la fuerte estacionalidad de la mayor parte del tránsito aéreo¹⁸ (*Diario de Mallorca*, 1997; Vallés, 1997; Martínez Reynés, 2002).

Así, además de por el constante incremento de pasajeros, el nuevo proyecto se justificó, desde las diferentes administraciones y organismos implicados, por la necesidad de mejorar la competitividad de la isla como destino turístico y, en este sentido, por el papel fundamental que el aeropuerto supone como principal puerta de entrada a la misma (Meaurio, 1997; Martínez Reynés, 2002).

De este modo, el concepto que impregnó todo lo relativo a este gran proyecto fue el de la cacareada "calidad", estando ésta directamente vinculada a un aumento de la capacidad de acogida, como lo demuestran las grandes cifras del proyecto (*Diario de Mallorca*, 1997; AENA, 2006), y no tan sólo a una mejora:

a) La previsión de pasajeros realizada por el Plan Director (redactado cuando el aeropuerto de Palma tenía 10 millones de pasajeros) era de 24 millones para el 2010¹⁹.

b) Una terminal con una capacidad de acogida de 150.000 personas/día y más de 1.000 m² de superficie comercial.

c) Un aparcamiento con capacidad para 5.000 vehículos y 204 mostradores de facturación.

d) Ampliación de la plataforma de aeronaves (de 80.000 a 120.000 m²) y construcción de 64 *fingers* y una nueva central eléctrica con capacidad de producción de 14 MW.

e) Una inversión total que ascendía a unos 40.000 millones de pesetas.

Las obras se iniciaron en el año 1993, inaugurándose el 12 de abril de 1997 la nueva Terminal, así como los otros elementos más relevantes del proyecto.

18. La acusada estacionalidad del tránsito aéreo ha sido una constante en este aeropuerto, denotando su clara función turística. Así, en el año 2006, el tercer trimestre del año concentró el 40% del total de pasajeros que ese año pasaron por el aeropuerto, mientras que en los meses que configuran la temporada turística en la isla, de abril a octubre, se concentró un 79,4% del movimiento total de pasajeros de Son Sant Joan (AENA, 2007).

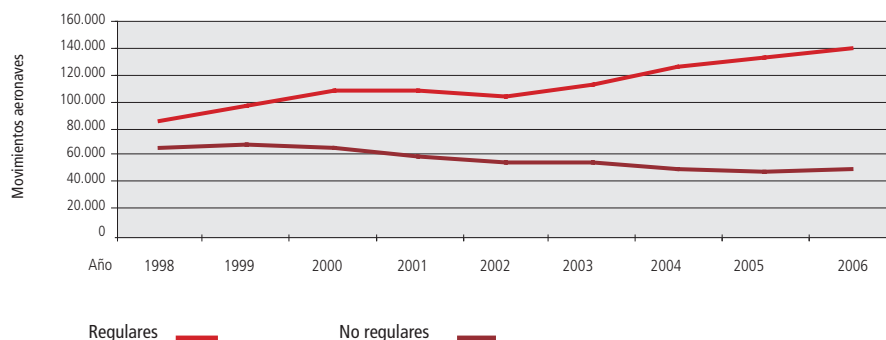
19. En el año 2006 se registraron ya 22.408.427 pasajeros, por lo que es muy probable que la cifra prevista se supere antes de 2010. De hecho, el nuevo Plan Director, aprobado en 2001, se basa en una previsión de pasajeros de 38,6 millones para el año 2015 (Seguí Pons *et al.*, 2004).

El turismo postfordista: transformación urbano-turística del espacio-tiempo

La inauguración de la, por ahora, última gran remodelación del aeropuerto inauguró también una nueva etapa de esta infraestructura en cuanto a su funcionalidad. Ésta no deja de ser eminentemente turística, pero presenta la novedad de que, en el contexto de liberalización del sector que se da a partir de 1997 en Europa, algunas compañías aéreas de capital eminentemente alemán (*Air Berlin, Cónдор, Hapag-Lloyd y Germania*, en un primer momento, aunque después ha habido otras) establecen en 1998 en el aeropuerto de Palma el *hub* de su red de conexiones radiales de varias ciudades europeas con la península y el norte de África²⁰ (AENA, 2006). Ello supone el inicio de la que se puede considerar la segunda fase del proceso de compresión espacio-temporal de la isla.

Ligado a lo anterior, se observa un incremento del tránsito regular (figura 2), aunque cabe puntualizar que no es generalizado, sino restringido a dos mercados concretos y muy significativos para la isla, el español y el alemán²¹, ya que otros, como el británico, mantienen todavía una elevada dependencia de los vuelos *chárter* (Martínez Reynés, 2002).

Figura 2. Movimientos por tipo de vuelo en el aeropuerto de Mallorca (1998-2007). (Fuente: www.aena.es)



Es destacable la mayor presencia de aerolíneas de segunda categoría, surgidas muchas de ellas a raíz del proceso de liberalización del sector aéreo y que han asumido las conexiones turísticas de mediana y corta distancia²². Entre éstas cabe destacar, evidentemente, la aparición de compañías de bajo coste (Martínez Reynés, 2002).

20. Las consecuencias sobre el tráfico aéreo de este hecho son todavía una cuestión que necesita de análisis y, especialmente, de la disponibilidad de datos estadísticos precisos.

21. En el año 2006 los pasajeros procedentes de Alemania y del resto del Estado español supusieron un 33,9% y un 28,5%, respectivamente, del total de pasajeros llegados al aeropuerto de Son Sant Joan (AENA, 2007).

22. Por el contrario, las grandes compañías europeas (la mayor parte anteriores compañías de bandera) han orientado sus operaciones hacia conexiones turísticas de larga distancia, articuladas a partir de *hubs* de rango mundial o continental.

Del conjunto de compañías que operan en el aeropuerto de Palma destaca, por encima de todas, *AirBerlin*, la que más pasajeros aporta a las estadísticas desde el año 2002 [www.aena.es]. Aunque esta compañía alemana no es de bajo coste en sentido estricto —como, por ejemplo, *EasyJet* y *Ryanair*—, ya que presta los servicios al pasajero gratuitos propios de las empresas convencionales, oferta precios bajos, siendo una de las más económicas entre las tradicionales, y ofrece rutas tanto a aeropuertos principales como secundarios (especialmente en Alemania)²³. Su relación con el aeropuerto de Palma se remonta al inicio de la propia aerolínea, ya que se creó en el año 1979 como compañía *chárter* con una ruta Berlín (Tegel)-Palma. En el año 1998, cuando ya se había convertido en una compañía regular, crea el *Mallorca Shuttle*, que conecta diariamente Alemania y Mallorca, siendo la primera compañía aérea que ofrece vuelos regulares a destinos turísticos (Noguera, 2005). El establecimiento ese año de la base aérea de Son Sant Joan como *hub* de sus conexiones radiales se traduce actualmente en 360 vuelos semanales al aeropuerto de Palma y en que desde éste se pueda volar con *Air Berlin* a 60 destinos diferentes, de los que 17 están localizados en islas vecinas y el resto de España y Portugal [www.airberlin.com].

Uno de los clientes más fieles de la compañía es el turista residencial alemán (Noguera, 2005), lo que es buena muestra del papel que el transporte aéreo, a raíz de su privatización, ha tenido en la consolidación de esta modalidad turística en la isla de Mallorca²⁴.

El turismo residencial empieza a implantarse en todo el archipiélago a partir del tercer *boom*, en el mencionado contexto de reorientación del modelo turístico hacia un turismo de calidad. Además de la mejora del aeropuerto, la estrategia adoptada consistió, por una parte, en intentar adecentar las zonas turísticas litorales mediante estrategias de reconversión urbana (intervenciones de esponjamiento) y la introducción del “*marketing verde*” en las políticas turísticas (*Agendas Locales 21* y Sistemas de Gestión Ambiental); y por otra, en incorporar nuevos espacios —las zonas interiores, rurales y naturales— de la isla que hasta ese momento habían quedado al margen de la actividad turística —aunque no de sus impactos indirectos— (Mateu, 2003).

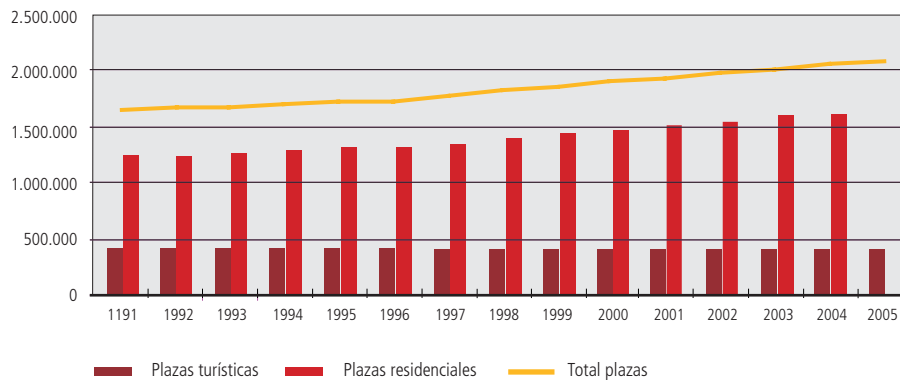
De este modo, se observa una estabilización del crecimiento de las plazas turísticas de hotel y apartamento (en 1995 se aprueba el *Plan de Ordenación de la Oferta Turística-POOT*) y el crecimiento, explosivo en términos relativos pero escaso en términos absolutos —un 0’9% en el año 2006 (CITTIB, 2006)—, de las plazas turísticas de agroturismo, turismo rural y turismo de interior (figura 3). Pero, al mismo tiempo, se produce un aumento de la capacidad total de alojamiento y las cifras de llegada de visitantes siguen aumentando cada año. Esta situación está vinculada, por una parte, al incremento porcentual del número de turistas que se alojan en oferta turística (reglada y no reglada) alternativa a la de hotel y apartamento (Mateu, 2003); y por otra, a la adquisición por parte de personas de nacionalidad centroeuropea —predominando, en el caso de Mallorca, la alemana— de segundas

23. De hecho, en su página web se anuncia como “la segunda aerolínea más grande de Europa y la tercera compañía de bajo coste más grande de Europa” [www.airberlin.com].

24. Aunque sea más bien por su dimensión simbólica en relación con las lógicas del poder, cabe mencionar también el hecho de que el presidente de *Air Berlin*, Álvaro Middelman, fuera elegido presidente de la centenaria organización *Foment del Turisme* de Mallorca, presidida hasta ahora mayoritariamente por hoteleros.

Figura 3. Evolución de la capacidad de alojamiento total en las Illes Balears (1991-2005)

(Fuente: Blázquez y Murray, 2003; Murray, 2008)



residencias en la isla –proceso facilitado por la firma del *Tratado de Maastricht* en 1992²⁵–, especialmente fincas rústicas²⁶, aunque también casas urbanas en algunos pueblos (tanto de la costa como del interior) y en el casco urbano de la capital insular, Palma (Rullán, 2002).

La inversión extranjera en el mercado inmobiliario español ha llegado a suponer un 0,9% del PIB del país (La Caixa, 2005, en Medina, 2006), por lo que, más que de turismo residencial, cabe hablar de negocio turístico-inmobiliario (Murray, 2008).

Así, esta tercera fase del desarrollo turístico se caracteriza por una nueva expansión del crecimiento urbano (Rullán, 2007), siendo uno de los indicadores del impacto territorial de este proceso el importante avance de las cubiertas artificiales del suelo (tabla 1), que han duplicado su superficie entre 1973 y 2000. Por tanto, el tercer *boom* turístico pueden asociarse a una intensa artificialización del territorio que ya no afecta tan sólo a la ciudad de Palma y la costa de la isla, sino que se extiende por todo el espacio insular con una clara tendencia de difusión de los núcleos turísticos y generando un territorio funcionalmente más homogéneo para el siglo XXI (Rullán, 2002).

Además de los impactos ambientales, el negocio turístico-inmobiliario presenta impactos sociales importantes, ya que ha repercutido en un incremento de los precios de la vivienda, pudiéndose establecer una clara correlación –con valores superiores a 0,9– entre éste y el incremento de los propietarios extranjeros (Medina, 2006: 106). Todo ello da como resultado una situación en la que una parte de la población se encuentra con graves dificultades para poder acceder a una vivienda. Esta situación encajaría en lo que Clark *et al.* (2007) han identificado como un ejemplo de gentrificación a escala insular.

25. En el nuevo marco de la UE, los turistas europeos devienen ciudadanos, convirtiéndose Mallorca en un espacio más dentro de la Europa del capital, siendo su función la de espacio de producción de ocio y turismo (Fernández Durán, 2005).

26. De hecho, la edificación del campo es considerada el “fósil guía” del tercer *boom* turístico (Rullán, 1998).

Tabla 1. Evolución cubierta del suelo artificial en Mallorca. (Fuente: Murray, 2008)

CATEGORÍA	1956 (ha)	1973 (ha)	1995 (ha)	2000 (ha)
Zonas urbanas	4.696	9.111	17.068	17.930
Red viaria	1.060	1.179	1.279	1.338
Red ferroviaria	163	95	45	45
Campos golf	0	20	576	742
Z. extracción minera	97	444	954	1.063
Total	6.016	10.849	19.922	21.118
% extensión total Mallorca	1,7%	3,0%	5,5%	5,9%

Conclusiones

Aunque, en su origen, el aeropuerto de Mallorca tuvo una función de conexión del archipiélago con el resto del Estado español, a partir de la década de los sesenta empezó a definirse ya su clara vocación turística. El poder responder siempre a la demanda turística ha justificado la continua adecuación y ampliación de la infraestructura aeroportuaria, acometiéndose en la década de los noventa la, por el momento, última gran intervención²⁷. Resulta paradójico –y significativo del doble discurso de la administración camuflado bajo la compartimentación competencial– que dicho megaproyecto se llevó a cabo en un momento en que, desde el sector turístico y la administración, se repensaba el modelo turístico, planteando su orientación hacia el llamado turismo de calidad, en contraposición al de cantidad imperante hasta ese momento; un discurso con una clara connotación elitista, pues reniega del turismo masivo de sol y playa, valiéndose, entre otros, de argumentos ambientales, cuando la evolución temporal ha mostrado cómo el supuesto turismo de calidad ha producido una extensión e intensificación de las agresiones sobre el territorio insular, traducidas de forma global en una importante artificialización del territorio.

Lo cierto es que la inversión en el turismo de masas deja de tener interés ante las mayores oportunidades de negocio que ofrecen el turismo residencial y la especulación inmobiliaria que lo acompaña.

Por tanto, más que un cambio de modelo, lo que se produce es la aparición (y adición) del turismo residencial, al cual se vincula un importante negocio inmobiliario.

La aparición de esta oportunidad está ligada a la intensificación del proceso de compresión espacio-temporal que se produce, por una parte, de la mano de la privatización del sector aéreo, que aumenta la conexión

27. Aun así, en el aeropuerto se realizan constantemente obras de adecuación y ampliación. El desarrollo del Plan Director de 2001 ha implicado la construcción, entre otros, de un edificio terminal destinado a los vuelos interislas y una ampliación para alojar las operaciones de vuelos *hub* (AENA, 2006).

tanto en términos de frecuencia como de precio; y por otra, de la configuración del espacio de la UE (una compresión en términos político-administrativos), que convierte la isla en un territorio más al alcance del ciudadano –ya no turista– europeo. Sin embargo, esta compresión es unidireccional, en el sentido de que la reducción de la distancia y el tiempo no es la misma de norte a sur que de sur a norte, pues son los ciudadanos europeos del centro y norte los que establecen sus segundas residencias (o incluso primeras) en Mallorca y no al contrario.

En este proceso de compresión espacio-tiempo, el aeropuerto como puerta de entrada principal a la isla tiene un papel claramente relevante, constituyendo, al mismo tiempo y como infraestructura de transporte de grandes dimensiones, también una solución espacio-temporal significativa. En la tabla 2 se resumen las principales características de las dos etapas que hasta el momento pueden identificarse en esta doble función del aeropuerto.

Tabla 2. Etapas del papel del aeropuerto en el proceso de compresión espacio-temporal de la isla de Mallorca

(Fuente: Elaboración propia)

	PRIMERA ETAPA	SEGUNDA ETAPA
Solución espacio-temporal (infraestructura física)	Construcción aeropuerto comercial (1960)	Ampliación europea (1997)
Régimen de acumulación	Fordista (vuelos <i>chárter</i>)	Flexible (compañías bajo coste)
Dispositivos institucionales	Plan Estabilización Económica (1959): divisas y turismo	Tratados de Maastricht y Lisboa: euro y libre circulación de capital
Compresión espacio-temporal	Área de ocio semiperiférica del norte de Europa	Área metropolitana de la megalópolis europea

Como consecuencia de todo lo expuesto en este capítulo, nos encontramos ante un territorio en el que ahora es muy difícil discernir las anteriormente muy claras fronteras entre lo turístico y lo no turístico. Si ya en los años setenta el geógrafo mallorquín Albert Quintana consideraba que toda la isla era funcionalmente urbana, ahora ya se podría decir que la función turística se extiende a todo el territorio insular²⁸ (Rullán, 2002, 2007). De este modo, la compresión espacio-temporal afecta la isla tanto en su vertiente exógena –relación respecto del espacio europeo– como endógena –desaparición de la frontera entre lo urbano y lo rural, para dar paso a un único espacio urbano-turístico–.

28. En este sentido, la isla de Mallorca se transforma en un espacio “lleno” (todo es turismo), lo que dificulta la visibilidad de dinámicas o procesos que, con un menor grado de compactación, podrían salir a la luz. En este sentido, seguramente los vuelos de la CIA encontraron en el aeropuerto de Son Sant Joan una buena plataforma para sus operaciones (Armendáriz *et al.*, 2006).

Bibliografía

- AENA (2006): *Aeropuerto de Palma de Mallorca. Anuario Estadístico 2005*, Palma, AENA.
- AENA (2007): *Aeropuerto de Palma de Mallorca. Anuario Estadístico 2006*, Palma, AENA.
- APOSTOLOPOULOS, Y. y GAYLE, D.J. (eds.) (2002): *Island Tourism and Sustainable Development. Caribbean, Pacific, and Mediterranean Experiences*, Wesport, Praeger.
- ARMENDÁRIZ, F. et al. (2006): *CIA Airlines. Cómo un periódico local desveló la trama ilegal contra el terrorismo*, Barcelona, Debate.
- ARTIGUES, A.A. (2006): "Funcionalización turística y proceso de urbanización en la isla de Mallorca", en Artigues, A.A. et al., *Introducción a la Geografía Urbana de las Illes Balears. Guia de campo*, Palma, UIB, pp. 110-162.
- BLÁZQUEZ, M. y MURRAY, I. (dirs.) (2003): *Indicadors de Sostenibilitat del turisme a les Illes Balears. Memòria del projecte 2002-2003*, Palma, CITTIB (CD-ROM).
- BUADES, J. (2004): *On brilla el sol. Turisme a Balears abans del boom*, Eivissa, Res Publica.
- BUTLER, R.W. (1993): "Tourism development in small islands: Past influences and future directions", en Lockhart, D.; Drakakis-Smith, D. y Schembri, J. (eds.): *The Development Process in Small Islands*, Londres, Routledge.
- CAIXA, LA (2005): *Construcción y vivienda: sigue el ciclo expansivo*, Servicio de Estudios Especiales de La Caixa. [www.lacaixa.es]
- CITTIB (2006): *El turisme a les Illes Balears. Dades informatives 2006*, Palma, Conselleria de Turismo. [www.finestraturistica.org]
- CLARK, E. et al. (2007): "Island gentrification & space wars", en Baldacchino, G. (ed.), *A world of islands: an island studies reader*, Malta, Agenda Academic, pp. 481-510.
- COMISIÓN EUROPEA (2007): *Volando juntos. Política de transporte aéreo de la Unión Europea*, Luxemburgo, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas.
- DIARIO DE MALLORCA (1997): *Suplemento Especial Aeropuerto del Diario de Mallorca*, nº 12 (abril).
- ENDO, K. (2006): "Foreign direct investment in tourism-flows and volumes", *Tourism management*, 27: 600-614.
- FARRÉ-ESCOFET, E.; MARIMON i SUNYOL, R. y SURIS JORDÀ, J.M. (1977): *La via menorquina del creixement*, Barcelona, Servei d'Estudis Banca Catalana, en Vidal Hernández, J.M. (dir.) (1991), *Enciclopedia de Menorca. Tomo XII. Economía*, Maó, Obra Cultural de Menorca.
- FERNÁNDEZ DURÁN, R. (2005): *La compleja construcción de la Europa superpotencia: una aportación al debate sobre el futuro del proyecto europeo y las resistencias que suscita*, Barcelona, Virus.
- GÁMIR, A. y RAMOS, D. (2002): *Transporte aéreo y territorio*, Barcelona, Ariel Geografía, Ariel.
- GRAHAM, B. (1998): "International air transport", en Hoyle, B. y Knowles, R., *Modern Transport Geography*, Londres, John Wiley and Sons.
- HALL, C.M. (2006): "Tourism urbanisation and global environmental change", en Gössling, S. y Hall, C.M., *Tourism & Global Environmental Change. Ecological, Social, Economic and Political Interrelationships*, Oxon, Routledge, pp. 142-155.
- HARVEY, D. (1990): *The Condition of Postmodernity*, Oxford, Blackwell Publishing.
- HARVEY, D. (2003): *El nuevo imperialismo*. Cuestiones de Antagonismo, nº 26. Madrid, Akal.

- HARVEY, D. (2006): *Spaces of Global Capitalism. Towards a Theory of Uneven Geographical Development*, Londres, Verso.
- IET (2006): *Balance del turismo en España en 2006*, Madrid, Instituto de Estudios Turísticos. [www.iet.tourspain.es]
- IOANNIDES, D. (2002): "Tourism Development in Mediterranean Islands: Opportunities and Constraints", en Apostolopoulos, Y. y Gayle, D.J. (eds.), *Island Tourism and Sustainable Development. Caribbean, Pacific, and Mediterranean Experiences*, Westport, Praeger.
- MARÍ, S. (2003): "El retard virtuos. Assaig sobre algunes característiques del desenvolupament turístic de Menorca i sobre les oportunitats que aquestes ofereixen per al futur immediat", Premi Ateneu de Maó (en prensa).
- MARTÍNEZ REYNÉS, R. (2002): "Els aeroports i el turisme", en Picornell, C. et al. (dirs.), *Turisme i societat a les Illes Balears*, Palma, Conselleria de Turisme del Govern de les Illes Balears.
- MATEU, J. (2003): "Turismo residencial y dispersión urbana en Mallorca (Illes Balears). Un ensayo metodológico en el municipio de Pollença", *Estudios Turísticos*, 155-156:197-218.
- McELROY, J. y DE ALBUQUERQUE, K. (2002): "Problems for Managing Sustainable Tourism in Small Islands", en Apostolopoulos, Y. y Gayle, D.J. (eds.), *Island Tourism and Sustainable Development. Caribbean, Pacific, and Mediterranean Experiences*, Westport, Praeger.
- MEAURO, P. (1997): "Embarque inmediato", *Suplemento Especial Aeropuerto del Diario de Mallorca*, 12: 25 (abril).
- MEDINA, R. (2006): *Residential tourism in Majorca: Second-home development and increase of foreign properties. Restructuring the tourism model?*, Proyecto de máster inédito, Universidad de Aberdeen.
- MURRAY, I. (2008): "Metabolisme socioeconòmic i petjada ecològica a les Balears. Impacte global del negoci turístic", Tesis doctoral en elaboració, Departament de Ciències de la Terra, Universitat de les Illes Balears-UIB.
- NOGUERA, A. (2005): *Les companyies aèries de baix cost*, Col·lecció Estudis Turístics, nº 4, Palma, Foment del Turisme de Mallorca y Govern de les Illes Balears.
- ROSSELLÓ VERGER, V.M. (1974): *Prehistòria de l'aviació a Mallorca*. Monografies, nº 7, Palma, Obra Cultural Balear.
- RULLAN, O. (1998): "De la Cova de Canet al tercer boom turístic. Una primera aproximació a la geografia històrica de Mallorca", en Tomás Vives, T. (coord.), *El medi ambient a les Illes Balears. Qui és qui? Actes*, Col. Papers de Medi Ambient, nº 6, Palma, Sa Nostra, Caixa de Balears, pp. 171-213.
- RULLAN, O. (2007): *L'ordenació territorial a les Balears (segles XIX-XX)*. Quaderns d'Història Contemporània de les Balears, 53, Documenta Balear, Palma.
- SEGUÍ PONS, J.M. et al. (2004): "El problema del ruido en los entornos aeroportuarios. El caso del aeropuerto de Palma de Mallorca", *Boletín de la AGE*, 38: 225-243.
- VALLÉS, M. (1997): "La madre (y el padre) de todos los aeropuertos", *Diario de Mallorca*, 13: 4 (abril).
- VARLET, J. (1997): "Les grands aéroports internationaux français (Roissy, Orly, Satolas, Nice): enjeux et retombées territoriales", *Annales de Géographie*, 593-594: 155-182.
- VERA, J.F. (coord.) (1997): *Anàlisi territorial del turisme*, Barcelona, Ariel.
- WHEATCROFT, S. (1998): "The airline industry and tourism", en Ioannides, D. y Debbage, K. (eds.), *The economic geography of the tourist industry: a supply side analysis*, Londres, Routledge.

Páginas web

AENA: www.aena.es (marzo de 2008).

AIR BERLIN: www.airberlin.com (marzo de 2008).

COMISIÓN EUROPEA: ec.europa.eu (mayo de 2008).

RYANAIR: www.ryanair.com (marzo de 2008).

Tercera parte

CULTURAS Y FRONTERAS DESDE UNA PERSPECTIVA URBANA

Carlos Romero Moragas

La tercera parte de esta publicación proyecta una mirada a la ciudad como lugar de encuentros y desencuentros entre grupos sociales, étnicos y religiosos, insistiéndose en el carácter híbrido, cultural y fronterizo del fenómeno urbano desde distintas perspectivas y escalas de análisis.

Aun siguiendo dicho hilo conductor, los once capítulos que componen esta última parte presentan una gran diversidad temática que, *grosso modo*, admite una estructuración en tres grupos precedidos de un análisis general de carácter metodológico (capítulo 17). El primero de dichos grupos lo forman dos aportaciones centradas en el estudio de ciudades situadas en fronteras políticas que hacen hincapié en su problemática socio-económica y cultural. En concreto, se trata de Ceuta (capítulo 18) y Wrocław (capítulo 19), verdaderas ciudades fronterizas en plena transformación. La primera, Ceuta, podría ser considerada como una frontera con mayúsculas, es decir, una frontera Schengen, con todo el aparataje con que la Unión Europea pretende controlar el flujo de personas, en este caso procedentes del pauperizado continente africano. Ceuta es una ciudad que carece de futuro si no se complementa con el territorio marroquí, lo que plantea problemas en una comunidad con fuerte presencia militar, dependiente de España y de espaldas a África. En cuanto a Wrocław, su carácter fronterizo se ha visto recientemente aminorado por la entrada de Polonia en la Unión Europea, lo que aleja la verdadera frontera a las ciudades del este. No obstante, su cultura fronteriza está plenamente vigente, muy acentuada por la proximidad de Alemania y su historia reciente, cuando en Wrocław la comunidad germana era mayoritaria antes de su expulsión tras la Segunda Guerra Mundial. En estas nuevas circunstancias, la ausencia de frontera facilita una inquietante “recolonización” germana que preocupa a la población local.

El segundo grupo de aportaciones lo integran tres trabajos que analizan la inmigración y las “fronteras interiores” generadas por las nuevas composiciones sociales en distintas escalas de análisis: las ciudades de Sevilla y Palma de Mallorca y la región sureste de Gran Canarias. En el caso de Sevilla (capítulo 20), se insiste en el reforzamiento de su tradicional “frontera norte” conformada por barrios obreros de escasa calidad urbanística y habitacional, ahora ocupados masivamente por inmigrantes de bajo poder adquisitivo (magrebíes, africanos, sudamericanos...), lo que acentúa el riesgo de marginalidad de la zona y el peligro asociado a la xenofobia. En cuanto a Palma de Mallorca (capítulo 21), el estudio se focaliza en la comunidad china y el alto impacto que supone su presencia en comercios de la zona consolidada de la ciudad y su escasa integración con el resto del vecindario, que acrecienta la vulnerabilidad de este colectivo. El último ejemplo de frontera interior lo ejemplifican las nuevas localidades surgidas al sureste de Gran Canaria (capítulo 22), donde no se aprecian problemas de integración entre la población local y la foránea.

El resto de los trabajos (capítulos 23 al 27) tratan temáticas muy diversas relativas a las ciudades y su cultura (historia, arquitectura, especulación urbana, tradiciones...), por lo que resultan difícilmente agrupables, aunque cada uno de ellos presenta un gran interés.

Un análisis más pormenorizado de las distintas aportaciones permite hacer los siguientes comentarios:

- “La ciudad es cultura fronteriza en un mundo cambiante” (capítulo 17) incluye, como se ha dicho, una aproximación de carácter general de tipo metodológico al resto de las contribuciones de esta tercera parte. Asumiendo como hipótesis la afirmación de David Harvey de que es la acumulación de capitales y sus liquideces y necesarias reinversiones la verdadera configuradora de las ciudades y sus paisajes, Juan F. Ojeda y Águeda A. Villa realizan una serie de reflexiones sobre el entendimiento del carácter cultural y fronterizo de lo urbano en el mundo de hoy, ahondando en las contradicciones relacionadas con el protagonismo del mercado financiero en la conformación física de las ciudades. Ello les lleva a plantear una metodología comprensiva y reflexiva de lo urbano que, partiendo del análisis de los procesos dominantes, analiza la categoría ciudad a partir de sus relaciones con los conceptos de cultura y frontera para acabar presentando algunas claves de un diagnóstico útil y positivo de lo que cabría entenderse por ciudad inteligente en el mundo actual. Se concluye que la verdadera ciudad inteligente es aquella capaz de ofrecer cauces y espacio de disfrute, libertad, diálogo y disidencia y de desarrollar su propia resiliencia para superar situaciones de estrés.

- El trabajo “(Dis)continuidad urbana, (dis)continuidad geopolítica: ¿de la reconfiguración de la frontera a la vertebración de una gran ciudad transfronteriza entre Ceuta y Finideq?” (capítulo 18) trata la evolución de la dinámica transfronteriza en los últimos años al calor del desarrollo económico del norte de Marruecos. La entrada de España en la Unión Europea ha supuesto, entre otras muchas cosas, la reconfiguración y reforzamiento de la frontera hispano-marroquí, ya de por sí compleja, al tiempo que el proyecto del puerto Tánger-Med significa una apuesta decidida del estado marroquí por el desarrollo de esta zona norte del país, tradicionalmente desatendida. En este nuevo contexto, Xavier Ferrer insiste en la oportunidad que tiene Ceuta de convertirse en suministradora de servicios, es decir, en un centro logístico de esta nueva área económica. El trabajo concluye con una apuesta por la creación de un continuo urbano Ceuta-Finideq, dentro de un círculo mayor formado por Ceuta-Tetuán-Tánger, que formaría “el gran colchón urbano de intereses bilaterales” que puede ayudar a superar los recelos fronterizos históricos a partir del desarrollo de intereses económicos conjuntos. Como paso previo fundamental, plantea la necesidad de “legalizar” el comercio de Ceuta con Marruecos con la creación de una aduana internacional; aspecto, este último, que se ve dificultado por las aspiraciones de Marruecos sobre Ceuta y el no reconocimiento de la soberanía española sobre el enclave.

- En el capítulo 19, “Wrocław: frontera entre Europa occidental y oriental”, Ana Espinosa y Stefan Wiczorek analizan la situación de Wrocław –ciudad polaca, capital de la Baja Silecia– tras la entrada de Polonia en la Unión Europea. Se trata de una ciudad con una historia compleja, tradicionalmente disputada por Alemania y la República Checa y poblada por alemanes, expulsados tras más de 600 años de ocupar este territorio en cumplimiento de los acuerdos que pusieron fin Segunda Guerra Mundial. La incorporación de Polonia a la Unión Europea ha hecho que Wrocław pierda su condición de frontera, muy potente en una ciudad del antiguo bloque

comunista en las puertas de la Europa occidental capitalista. Como resultado de ello, Wrocław se está abriendo al capital inversor, sobre todo alemán, lo que, si por una parte está contribuyendo a su reactivación económica, por otra está provocando un recolonización alemana merced a la compra de viviendas y al control de las principales empresas. Ello está despertando grandes recelos entre los habitantes de esta ciudad, mayoritariamente polacos, que exigen a sus gobernantes un mayor control estatal de las inversiones inmobiliarias germanas.

- En el trabajo “Inmigración y procesos de sucesión. Hacia una nueva segregación y nuevas fronteras internas de Sevilla” (capítulo 20), Iban Díaz se ocupa de un tema hoy central en la ciudad –la llegada de inmigrantes– por las importantes transformaciones sociales que lleva asociado y sus consecuencias territoriales. A tal fin, estudia la distribución de los grupos de inmigrantes en Sevilla y aporta una cartografía de sus nuevas configuraciones socio-territoriales. Concluye en que el mapa de la inmigración actual reproduce la segregación social urbana inmediatamente anterior, en la medida en que los inmigrantes procedentes de países empobrecidos han ocupado las barriadas obreras construidas entre los años cincuenta y setenta del siglo pasado. Muy distinta es la situación de los europeos comunitarios que por motivos laborales se asientan en la ciudad, que en este caso se ubican sobre todo en el centro histórico, favoreciendo el proceso de gentrificación. Ello está dibujando una nueva geografía urbana y configurando nuevas fronteras internas en la ciudad de Sevilla.

- “Fronteras en la ciudad. La población de nacionalidad china en Palma de Mallorca” (capítulo 21) trata sobre el impacto de los chinos en Palma, su guetización y segregación residencial. Tras realizar un análisis estadístico de este colectivo, su dinámica desde las primeras llegadas en la segunda mitad de los noventa y su distribución en la ciudad, Jesús M. González concluye en que, si bien el número total de inmigrantes chinos es relativamente bajo en comparación con el resto de la población extranjera de la isla (2%), su aumento en los últimos años ha sido superior al de las otras nacionalidades. La inmigración china se caracteriza por su visibilidad e impacto económico y territorial a pequeña escala, tratándose mayoritariamente de comerciantes que tienden a ubicarse en emplazamientos urbanos. En Palma, dicha inmigración se concentran en una de las pocas zonas de la ciudad antigua compacta con precios accesibles, como es el caso del ensanche este. Esta población está contribuyendo, pues, a la revitalización de una zona degradada merced a la apertura de negocios en locales previamente regentados por mallorquines. La población local observa tal fenómeno con mezcla de admiración y desconfianza, especialmente en el caso de los comerciantes españoles, que los perciben como una amenaza y los acusan de competencia desleal. A raíz de todo ello, la población china tiende a concentrarse y autoorganizarse, por lo que, sin una política pública de integración, se corre el riesgo de situar a este colectivo “fuera de la ciudad”.

- El trabajo “Inmigración y desarrollo urbano en un territorio frontera: el sureste de Gran Canaria” (capítulo 22) analiza el proceso de urbanización de este sector de la isla como área de expansión residencial y de servicio de los enclaves turísticos del sur. Este hecho viene facilitado por el desarrollo de las comunicaciones y de la actividad industrial y comercial en la zona, lo que ha contribuido al aumento de la inmigración desde mediados de los 90. Se ha originado, como consecuencia de ello, una red de pequeños y medianos núcleos urbanos que han tenido un fuerte crecimiento en los últimos diez años, nutrido, en gran parte, por población de origen extranjero. Ello ha roto la tradicional estructura territorial de la isla, muy concentrada en la capital. Se conforma

así un espacio frontera de la actividad turística que internamente acoge una variada e intensa actividad comercial y empresarial. Juan M. Parreño concluye en que, afortunadamente, se ha conformado un territorio urbano multicultural poco segregado, con diferencias sólo apreciables en las condiciones habitacionales en pequeñas superficies y en la relevancia de las viviendas de alquiler.

- “El estrecho de Gibraltar: ¿frontera o puente? La arquitectura como forma mediática del poder en el antiguo protectorado español de Marruecos” (capítulo 23) presenta un estudio de la arquitectura española en el protectorado (1912-1956) y de los distintos estilos allí ensayados. Según Alberto Darías, “la arquitectura española en Marruecos careció del empaque y el sentido teatral que siempre confirieron los franceses a la suya” y su desarrollo estuvo marcado por “una evolución estilística caótica y desconcertante, alejada de toda coherencia lógica”, con la consiguiente y “peligrosa propensión al pastiche”, resultante de una mezcla de historicismo neoisláxico, estilo neonazarí y “obsesión alhambrista”. En suma, una arquitectura alejada del movimiento Moderno, que durante la República evoluciona hacia un racionalismo expresionista que se ve frustrado en la última etapa del franquismo por el giro hacia una arquitectura neorrenacentista, muy del gusto oficial.

- En el trabajo “Tras el análisis de la dimensión intangible en el estudio de la ciudad: el caso de Córdoba” (capítulo 24), María Luisa Ramírez y José Naranjo defienden la importancia de la literatura de viajes para interpretar aspectos inmateriales que dan significado a la ciudad actual y que son fundamentales para su valoración. Para ello, se centran en la visión de la ciudad de Córdoba mostrada por Antonio Ponz en su *Viaje de España*, hacia 1790. Este viajero ilustrado constata la decadencia y el despoblamiento de la ciudad de entonces, a la que, no obstante, reconoce grandes posibilidades relacionadas con su privilegiado emplazamiento y con el entorno natural donde se ubica. Es interesante la descripción que realiza de algunas partes e hitos de la ciudad (intramuros, la muralla, palacio del Obispo, Triunfo de San Rafael, puente sobre el Guadalquivir, extramuros...), en la que se constata el menosprecio de A. Ponz por la trama urbana de origen islámico, algo natural para un “espíritu progresista e ilustrado”.

- María del Carmen Mínguez presenta en el capítulo 25 una “Territorialización de la Semana Santa de Sevilla” insistiendo en tres aspectos: 1) Su clara implicación espacial relacionada con el marcado carácter territorial de las hermandades y cofradías, la mayoría de ellas vinculadas a los distintos barrios de la ciudad; 2) La relación histórica existente entre la celebración de la Semana Santa y la evolución de la ciudad y su paisaje; y 3) El carácter simbólico de esta fiesta, que durante una semana convierte a la ciudad en un escenario teatral, transformando la percepción habitual del espacio urbano merced a una meticulosa planificación de tiempos y recorridos. Algunos lugares adquieren en Semana Santa un fuerte significado para la colectividad, que trasciende al período de duración de la fiesta, conformando otra ciudad cuyos espacios más significativos (vías por las que transcurren las cofradías, nodos relevantes e hitos marcados por la ubicación de las iglesias) adquieren un enorme protagonismo y un gran valor simbólico, que a su vez genera un nuevo mapa físico y mental del centro histórico.

- En el trabajo titulado “El Poblado Obrero. Vestigios de un urbanismo socio industrial en el Toledo actual” (capítulo 26), María Lourdes Campos y M^a Ángeles Rodríguez muestran su preocupación por la dinámica del poblado obrero de la fábrica de armas de Toledo, la desvirtualización de sus valores morfológicos y el peligro

de especulación que lo acecha. Su proyección data de 1922, cuando se prevé la construcción de 24 viviendas vinculadas a la fábrica de armas levantada en 1761 a las afueras de Toledo, pero no será hasta 1948 cuando comience la edificación de sus 130 viviendas, que responden a una tipología constructiva similar y a la idea de aunar lugares de producción y vivienda tan al gusto de la época. El cierre de la fábrica en los años 80 provoca el abandono y envejecimiento de la población y el consiguiente deterioro morfológico de sus edificios, llevando a una situación de abandono que en el momento actual presenta un marcado matiz especulativo, alentado por el magnífico emplazamiento del poblado. Las alteraciones tipológicas asociadas a tales procesos especulativos llevaron a su protección en 2001 por un Plan Especial de Reforma Interior, que sistemáticamente se está incumpliendo. En la actualidad, una nueva amenaza se ciñe sobre el poblado obrero, ya que el Plan de Ordenación Municipal elaborado en 2007 proyecta la construcción de varios viales que lo atraviesan y propone elevar la edificabilidad en torno al mismo. El futuro es, pues, incierto para el mantenimiento de los valores de este antiguo enclave industrial, aunque queda la esperanza de que la declaración de Bien de Interés Cultural, BIC, de la Vega Baja evite la construcción de las 1.300 viviendas proyectadas en sus aledaños y se mantengan los valores morfológicos y paisajísticos del poblado.

- Finalmente, en el capítulo 27, Carmen Delgado denuncia “El asalto urbanístico a las fronteras de los Espacios Naturales Protegidos” e insiste en la vulnerabilidad de estos lugares frente a la especulación urbanística. Para ilustrar todo ello, la autora plantea un recorrido por las distintas formas y fórmulas adoptadas por el sector inmobiliario en sus estrategias de acoso territorial, en muchos casos, en connivencia con los poderes públicos: descatalogación de espacios protegidos en Murcia, Islas Baleares y Castilla y León; prevalencia del planeamiento urbano sobre el medioambiental en Andalucía, Canarias y Cantabria; adulteración e ignorancia del planeamiento ambiental en Castilla y León, Extremadura, Madrid, Euskadi y Andalucía; acoso a los entornos de los espacios protegidos en Andalucía, Cantabria, Cataluña y Valencia... Como indicadores de esperanza para la corrección de tales disfunciones y problemáticas territoriales, señala las cada vez más numerosas movilizaciones ciudadanas contra la destrucción de los Espacios Naturales y las recientes actuaciones de jueces y fiscales condenando los delitos urbanísticos.

Un compendio de trabajos, en suma, que se acercan a las polifacéticas fronteras asociadas a la ciudad —de carácter interno o exterior, de tipo político o económico, de signo social, étnico o cultural— y a sus proyecciones en el tejido urbano y territorial. Desde distintas perspectivas y escalas de análisis, se recaba en que la gestión inteligente de las múltiples y variadas manifestaciones fronterizas de la ciudad constituye un reto que debemos afrontar entre todos, erigiéndose en una condición *sine qua non* para avanzar hacia un mayor bienestar socio-territorial que evite situaciones de exclusión y utilice la riqueza inherente al hibridismo fronterizo como un recurso fundamental para el desarrollo.

CAPÍTULO XVII

LA CIUDAD ES CULTURA FRONTERIZA EN UN MUNDO CAMBIANTE

Juan Francisco Ojeda Rivera y Águeda A. Villa Díaz

Introducción

La ciudadanía no llega por causalidad: es una construcción que, jamás terminada, exige luchar por ella. Exige compromiso, claridad política, coherencia y decisión.

(Freire, 1993)

Las siguientes páginas sobre las relaciones entre ciudad, frontera y cultura pretenden mostrar el momento actual de un proceso de reflexión colectiva que estamos desarrollando unos profesores de la Universidad Pablo de Olavide, donde convergen actividades docentes, investigadoras y transformadoras¹ y en cuyo fondo se encuentra –entre otras inquietudes– la preocupación compartida por la confusión que en la actualidad se suele producir al identificar fenómenos tan distintos como la ciudad y la urbanización. Una de las consecuencias de tal identificación es, sin duda, el establecimiento de fracturas internas en los tejidos urbanos que –dejando de ser *tejidos completos y complejos*– tienden a configurarse en rompecabezas coloniales en los que se normaliza la transitoriedad.

En varios de sus acertados textos sobre la complejidad, Edgar Morín considera que *toda realidad compleja analizada, diagnosticada y gestionada por unas mentes simples tiende a convertirse en una realidad complicada*. Probablemente, la voluntad capitalista de simplificar la realidad urbana, segregándola y homogeneizándola, esté en la raíz de unos procesos complicadores de la misma, que tienden a fabricarla y consolidarla a través de unos modelos homologadamente mercantiles, que no sólo segregan las propias morfologías urbanas, sino que, además, marginalizan el perfil social de muchos ciudadanos y fragilizan el perfil político de las mismas ciudadanías.

1. Aquí convergen proyectos de cooperación en Marruecos, como los de Rihla, Jnane Aztout y Reserva de la Biosfera Intercontinental del Mediterráneo Andalucía-Marruecos, con otros proyectos referidos a España –paisajes agrarios–, Andalucía –itinerarios docentes– y Sevilla –distintos diagnósticos de barrios, espacios libres y paisajes simbólicos–. También están aquí presentes distintos viajes por Andalucía/Marruecos, París/Provenza, Lacio/Umbria/Toscana/Basilicata, Creta/Atenas, Menorca/Lanzarote/El Hierro, Buenos Aires y Berlín. Y, por último, unas primeras descripciones y reflexiones publicadas, como: “Guía de excursiones por Andalucía y Marruecos” (XX Congreso AGE), “Paisajes simbólicos de Sevilla” (ERIA), “Una lectura geográfica de la ciudad inteligente” y “Una lectura geográfica de lo colonial. Territorio y paisajes en el Bajo Guadalquivir” (en prensa). Buenaventura Delgado, Antonio García, Juan F. Ojeda, F. José Torres y Águeda Villa conformamos –por orden alfabético– el equipo de profesores de la UPO que desarrolla las actividades citadas.

Tan torpe complicación del orden urbano tiene unos consecuentes efectos perversos en la vida cotidiana de los ciudadanos, que terminan sufriendo las contradicciones entre una teórica institucionalización normativa de los instrumentos participativos en la planificación de sus ciudades, acompañada de una real dispersión informativa, con sobresaturación de la información cuantitativa y experta y ausencia de la cualitativa y vecinal, falta de cauces operativos de intercambio de saberes y conocimientos entre ciudadanos y profesionales y excesivo protagonismo de algunos aspectos concretos en la planificación habitacional y urbanística, como las primacías de las intervenciones especulativas y de la rápida movilidad del transporte privado. Estas contradicciones entre lo teórica y políticamente correcto y lo realmente operativo en la configuración de nuestras ciudades están conduciendo a la consideración exclusiva del ciudadano como cliente, tanto del mercado –por la vía del consumo– como de la política experta y profesional –por la vía de la teórica participación–, y no como un sujeto protagonista y operativo de la gestión y planificación de su propia ciudad.

La ciudad –como toda realidad compleja– presenta un alto grado de dificultad para ser abordada y gestionada desde métodos sectoriales y simplistas, ya que, por una parte, aglutina un gran número de aspectos que están entrelazados y cuyo conjunto suele superar el sumatorio de cada elemento, generando contradicciones a veces muy llamativas; y, por otra parte, los procesos decisorios, la rapidez de los cambios y la significación paisajística de las transformaciones urbanas generan un sentimiento de insatisfacción y estrés en vecinos y planificadores, que suele conducir a la desidia y el permanente descontento de habitar un territorio dominado por la incertidumbre de estar en permanente tránsito.

Ante tal cacotópico escenario, resulta interesante repensar algunas cuestiones urbanas y ciudadanas desde la herencia que ofrecen la Geografía y otras ciencias sociales y desde las intencionalidades de profesionales, enseñantes e investigadores comprometidos con otras posibilidades de futuro de nuestras propias ciudades. La búsqueda de métodos que nos permitan aprender a *ver comprensivamente* y a *plantear caminos transformadores* es el objetivo final de nuestras reflexiones y la razón de este trabajo, en el que, partiendo de una caracterización de la ciudad sintetizada en una premisa y una hipótesis de partida y ejemplificada en unos procesos, se analiza la categoría *ciudad* estableciendo sus relaciones con los conceptos de cultura y frontera, se presentan posibles métodos de su análisis y se ejemplifican algunas torpezas ciudadanas, para terminar apuntando las claves de un diagnóstico útil y positivo de la ciudad inteligente en el mundo actual.

Premisa provocadora e hipótesis de partida

*¿Quiénes y cómo están hoy configurando nuestras ciudades y sus paisajes?
La acumulación excesiva de capitales y liquideces y sus necesarias reinversiones.
(Harvey, 2007)*

Las palabras de Harvey funcionan como premisa idónea y provocadora, pues su pregunta/respuesta expresa acertadamente el momento de desconcierto actual en relación con la dinámica de urbanización y permite, además, introducir una nueva pregunta que centra nuestra más prosaica preocupación: *¿pueden seguir recono-*

ciéndose como “ciudad” todos aquellos espacios en los que dominen la urbanización y el ladrillo o “la ciudad” es algo más que eso?

La respuesta a tal pregunta quiere constituirse en nuestra **hipótesis de partida**, fundamentada en los caracteres que definen a toda ciudad y, consecuentemente, a su funcionamiento más idóneo y adecuado.

La acrópolis ateniense o el paradigma de la ciudad como entidad singular



Urbanizaciones repetidas en nuestros entornos: pendones, grúas, cemento y adosados no constituyen ciudades, sino aglomeraciones urbanas clónicas



En relación con los temas que nos ocupan, algunos de los rasgos más definidores de la ciudad pueden ser:

– Lo *ecotónico o fronterizo*², entendiendo a la ciudad como un lugar de encuentro de ecosistemas, de personas libres, de ideas, de planes y de disidencias.

– Lo *cultural*³, reconociendo a la ciudad como un escenario de convivencia de hábitos y actitudes diferentes igualados por un sano anonimato, y en cuyo seno se promueve la elaboración de actitudes propias y se ofertan espacios de diálogo.

Atendiendo a tales características, determinantes de la propia naturaleza de la ciudad, sólo cabe una adaptación a las mismas como futuro inteligente de cualquier ciudad, cuyo camino no es otro que el de efectuar una lectura inteligentemente fronteriza, adaptable y acompasada de su propia cultura. Ella le ofrecerá:

– Una *acumulación del secular desarrollo de su capital de éxitos y fracasos*, a través de la cual *reconocer sus moldes y riesgos, frente a la indolente y ahistórica soberbia que suele regir muchas de las actuales intervenciones urbanas*, marcadas por el desconocimiento o infravaloración de sus herencias.

– Una *capacitación para encontrar la medida* –adecuada a cada ciudad y a cada momento– *que le permita acompasar su dinamismo* –ni lento ni rápido, ni corto ni largo...–, *diseñar su continuo e idóneo remozamiento* –ni deteriorada, ni decadente, ni horterera, ni muerta–, *ofrecer cauces y espacios de disfrute, libertad, diálogo y disidencia y desarrollar su propia resiliencia para superar situaciones de estrés.*

Procesos torpes y realidades cacotópicas

El actual e indiscutible protagonismo del *mercado financiero* en la configuración y el desarrollo de nuestras ciudades consolida un *proceso colonial* que –aunque no totalmente nuevo– está creciendo exponencialmente en las últimas décadas y conduciendo a la continua transitoriedad y dependencia de sus escenarios urbanos y paisajes metropolitanos, *que no son pensados ni planificados en su conjunto*, sino que dependen exclusivamente de tal mercado y, consecuentemente, asumen los caracteres y la fenomenología de los *territorios coloniales*.

2. *Frontera*: entendida como lugares de naturaleza convergente (física, histórica, administrativa, cultural, simbólica) en los que conectan realidades distintas y se definen por su flexibilidad (todo cabe, todo se adopta, todo se adapta), su universalidad (necesaria para gestionar las diferencias y construir nuevas realidades), su dinamismo (todo cambia) y su mestizaje (capacidad de transformación).

3. *Cultura*: conjunto de manifestaciones físicas y simbólicas que muestra la adaptación de un grupo humano al medio en el que se desarrolla su vida, así como la representación del mismo. Las distintas culturas se definen por su diversidad –son variaciones sobre el mismo tema, la relación hombre-naturaleza–, por su especificidad –construyen la identidad y el patrimonio de cada comunidad como un universo en sí mismo, con sus conceptos, formas y representaciones–, por su dinamismo –obligado en tiempo, espacio y símbolo, si bien es importante descubrir y adecuar el ritmo de los cambios– y por su mestizaje –también intrínseco al concepto y que se realiza en múltiples direcciones (individual-colectivo/viejo-nuevo/endógeno-exógeno)–.

Algunas lecturas geográficas clásicas y actuales de la territorialización colonial (Mombeig, 1959; Taylor, 1954; Villa y Ojeda, 2005) muestran una serie de caracteres definidores de tal tipo de territorio, que pueden aplicarse a nuestras actuales ciudades: *dependencia del exterior, predominio de los proyectos sobre el plan, normalización de lo transitorio, coyunturalidad y rapidez de los cambios e indolencia y despilfarro de las experiencias, saberes e identidades.*

Todo ello ha ido desembocando en unas cacotopías o realidades negativas consolidadas en las actuales configuraciones urbanas, entre las que pueden destacarse:

- *La pérdida del sentido original de la ciudad compleja*, como ecotono fronterizo, lugar de mezcla e hibridismo, de disidencias y de encuentros cotidianos. Hoy la ciudad es complicada y pasa a convertirse en puzzle o sumatorio de espacios segregados y segregadores y de espacios musealizados.

Cacotopías urbanas: espacios segregadores y áreas musealizadas



- *La plasmación territorial de una gran contradicción*: los territorios más agresivos y caóticos del planeta son hoy el hogar de la mayoría de la población humana.

Cacotopías urbanas: agresividad y caos en las actuales configuraciones urbanas



Categorías

Ciudad

La ciudad se define como una entidad en la que confluyen elementos territoriales (*urbs*), sociales (*civitas*) y políticos (*polis*), relacionados originariamente por:

- La elección de un *emplazamiento sustancialmente fronterizo*, que, por un lado, la vincula con recursos o limitaciones naturales y con el dominio de un territorio y, por otro, la dota de la seguridad necesaria para desarrollar su función de redistribuidora de bienes básicos para la vida del grupo. El propio emplazamiento explica los *paisajes fundantes de cada ciudad* (deltas del Cairo o Tetuán, bahías de Cádiz, Ceuta, Atenas o Tánger, estuarios de Sanlúcar de Barrameda o Larache, vegas y campiñas fértiles de Carmona, Ronda, Meknes o Fez).

- La *acogida de individuos libres*, que, desvinculados de clanes y señoríos rurales, se mezclan entre sí en una sociedad compleja económica y culturalmente que mantiene la individualidad y concede derechos colectivos de ciudadanía. Una sociedad que suele expresar su voluntad de crear su propia memoria, como *patrimonio común* que le permita avanzar y perpetuarse (dibujos, jeroglíficos, contabilidades, saberes que irían desembocando en escrituras y números).

- La *presencia de sedes del encuentro* —*ágoras, foros, plazas o zocos*— en las que se elabora y desarrolla la *propia cultura ciudadana*, del comercio y del ejercicio de los deberes y derechos políticos de participación y de disidencia. Tales *espacios libres y públicos* —que funcionan como hitos de convergencias internas y voluntarias— se constituyen en *escenarios simbólicos* de los tejidos urbanos desde sus orígenes, dando fe de su importancia las intencionalidades estéticas y escenográficas que muestran (pórticos, escalinatas, edificios civiles-religiosos destacados...).

En definitiva, la ciudad puede ser considerada como una de las invenciones más originales, complejas y exitosas de los humanos. Nació como sistema cultural propio —*civilizatorio*— y con vocación de independencia de los ritmos naturales, si bien hasta el siglo XIX en la periferia de las ciudades han permanecido villas, huertas, campiñas, almacenes, mataderos, establos, constituyendo una transición ilustrativa del secular diálogo entre ella misma y el campo y generando un borde de cierta armonía en el que se manifestaba la interdependencia de los dos medios⁴.

Tales características originales de la ciudad parece que han sido completamente olvidadas a la hora de abordar la actual planificación urbana, a favor —como justamente ha señalado Harvey— de la urgente necesidad de *continua intervención* que tiene y sostiene al mercado inmobiliario. Ello termina convirtiendo a la ciudad en

4. Un ejemplo de este tipo de implantación son los palacios del tercer y segundo milenio a.C. que —emplazados en puntos dominantes y organizados a partir de una gran explanada central, en la que convergen los poderes civiles y religiosos— han terminado convirtiéndose en el prototipo de paisaje fundante y escenario simbólico, al menos, del mundo mediterráneo.

La ciudad de Fez, con su extensa y viva medina, constituye uno de los muchos ejemplos norteafricanos de emplazamiento ecotónico, palimpsesto histórico, acumulación de saberes y oferta de espacios ciudadanos



lugar de tan difícil y complicada habitación que exige un replanteamiento de su futuro a partir de análisis y diagnósticos adecuados y capaces de revitalizarla al considerarla como realidad viva e inteligente.

a) Ciudad viva:

Se entiende por *ciudad viva* aquella que asume los caracteres distintivos de la vida: dinamismo, funcionalidad, adaptabilidad, complejidad y resiliencia. Unos caracteres, por otra parte, que tienen mucho que ver con las inquietudes y motivaciones que justificaron su nacimiento y que comparte —como venimos analizando— con los conceptos de cultura y frontera.

Mantenerse viva es obligación de toda ciudad y, para conseguirlo, como todo ser vivo, la ciudad necesita que sus planificaciones, reordenaciones y actuaciones puntuales se orienten hacia un continuo y equilibrado proceso de remozamiento, que sepa controlar su progresivo deterioro y también la calidad de sus cambios. Será la adopción de su compás o ritmo propio y equilibrado para cada lugar y momento lo que permitirá a cualquier ciudad una gradación vital armónica y aplicable a sus distintas escalas (ciudad, barrios o edificios). Ello dará como resultado escenarios viejos, rejuvenecidos o nuevos, pero dignos (ni musealizados, ni horteras, ni excesivamente decadentes o deteriorados, ni demasiado limpios ni completamente sucios). Hay que considerar que —siguiendo con la metáfora orgánica y vital— la ciudad es un organismo acumulador, un totalizador histórico y un catalizador de sentidos, que —mostrando sus colores, sus texturas, sus olores, sus sabores y sus gustos— debe aprender a envejecer con dignidad.

b) Ciudad inteligente:

La consideración de *ciudad inteligente* nos lleva a entender como colectiva una capacidad, la inteligencia, que siempre se suele considerar como individual e intransferible. Si la inteligencia es una categoría acumuladora

La ciudad, la vida y los procesos de remozamiento:
barrios vivos (Boca en Buenos Aires)



La ciudad, la vida y los procesos de remozamiento:
edificios decadentes (Larache)



La ciudad, la vida y los procesos de remozamiento: intervenciones pocos afortunadas (arco de entrada en Marbella)



y compleja que consigue traspasar lo meramente informativo y racional para, aglutinándolo con lo afectivo y lo adaptativo, conformar la denominada *inteligencia emocional* (Coleman, 1996), igualmente se puede considerar el paso de esta capacidad de lo individual a lo colectivo o compartido (Marina, 2000). La *inteligencia compartida* podría definirse como la capacidad del colectivo para mejorar o empeorar los resultados individuales.

La ciudad puede ser considerada como el resultado secular de la inteligencia compartida de generaciones de ciudadanos. Pero la cuestión que ahora nos inquieta no es precisamente la demostración de la afirmación anterior, que parece irrefutable en función de las premisas, sino la comprobación de la existencia actual de cauces para que tal inteligencia compartida ciudadana siga ejercitándose. Ante tal interrogante, puede decirse que existen casos cercanos en los que se ha impuesto –al menos parcialmente– la voluntad de un barrio o un colectivo ciudadano sobre las previsiones de una planificación experta y mercantil ya aprobada⁵, pero también cabe decir que, por lo general, la inteligencia compartida de los ciudadanos sólo suele participar según los cauces

5. En Sevilla la no conversión de la Alameda de Hércules en un gran aparcamiento, o en Larache la no demolición del barrio chabolista de Jnane Aztout, siguiendo las determinaciones del *Plan National Villes sans Bidonvilles*.

La inteligente burguesía florentina supo dotar a su ciudad de muchas cualidades, entre las que aquí se destacan un belvedere –que permite gozar con sus paisajes fundantes y con su panorámica completa– y un puente (Ponte Vecchio) –que ensambla original y efectivamente las dos orillas del Arno–



–estrechos, dificultosos y maleables– establecidos por las administraciones para la eufemísticamente llamada *participación pública*.

En definitiva, la valoración de la calidad y calidez del entorno en que se vive y se quiere vivir debería ser uno de los objetivos de aplicación de la inteligencia compartida, en función de cuyos resultados podría hablarse de *ciudad inteligente* o *ciudad torpe*. Según J.A. Marina (2000), *ciudad inteligente es la que se encontraría en mejores condiciones para servir de escenario a la felicidad de los ciudadanos... la que se mantiene viva, estimulante y facilitadora de la iniciativa y la acción de los ciudadanos*.

Relación ciudades-fronteras-culturas

Como ya se apuntó, *la frontera, la cultura y la ciudad* comparten caracteres básicos, ya que creatividades, herencias, dinamismos, flexibilidades o mestizajes son términos asociados a los tres conceptos, que se entrelazan cuando se los relaciona, de manera que podrían llegar a conformar la oración copulativa que sirve de título a estas páginas: *la ciudad es cultura fronteriza en un mundo cambiante*.

Pero, además, tales coincidencias y copulaciones metafóricas pueden resultar muy útiles para aproximarnos a realidades complejas –caracterizadas por el desorden, la inseparabilidad, la irreductibilidad y la incertidumbre lógica– y metodológicamente abordadas por Edgar Morin a partir de dos instrumentos básicos: *la migración conceptual* y *la construcción de metáforas* (Almeida, 2004).

En un ejercicio de migración desde la geografía hacia la literatura y de búsqueda de metáforas apropiadas y esclarecedoras de la presunta relación entre *fronteras, culturas y ciudades*, nos hacemos acompañar por dos grandes creadores –José Luis Sampedro y Juan Goytisolo–, algunos de cuyos textos escogidos nos expresan, con la nitidez que sólo ofrecen las metáforas, la potencia de tal relación tripartita:

“Aquel *Tánger de los años veinte*, donde transcurrió mi infancia, era *ciudad internacional, en la que convivían en igualdad todos los países*. Los chicos llegábamos al colegio con diversas lenguas maternas, comprábamos golosinas con monedas diferentes, celebrábamos varias fiestas nacionales e incluso nuestro descanso semanal se repartía entre los días sagrados de tres religiones.

Ahora bien, *en medio de aquella cosmópolis se alzaba una isla rodeada de muro y puertas*: el recinto donde los moros del campo vendían hortalizas y otros productos frescos, bajo cañizos con ramajes frecuentemente mojados para resguardarse del sol. Se vendía y gritaba en árabe y sólo se admitía moneda hassani del imperio marroquí. Mi madre la obtenía, antes de entrar en el zoco, de los cambistas judíos sentados a la puerta, cada uno detrás de su cajón-mostrador, con una pizarra anunciando las cotizaciones del día.

Así, en el corazón de la ciudad moderna e internacional se pasaba de pronto a casi la edad media y a lo que luego aprendí a llamar el tercer mundo. Entonces, claro está, yo no era consciente de ello, pero atravesar la puerta me impresionaba siempre y aún recuerdo el rostro de un viejo cambista, de barba blanca y cubierto con un negro sombrero, instalado a la puerta como guardián de aquel mundo antiguo.

[...] Poco más tarde ya viví conscientemente otras fronteras cuando un cambio de residencia familiar me llevó, en edad todavía adolescente, a habitar en *Aranjuez*. El real sitio fue decisivo para orientar mi vida y por eso ha permanecido siempre en mi corazón, a pesar de alejamientos geográficos.

Allí, a mis catorce años, empecé a *sentir doblemente la magia de lo fronterizo, porque en Aranjuez existe una frontera temporal, entre el siglo XVIII de los palacios y el siglo XX de la villa, a la vez que otra frontera espacial separando el mundo mítico del cotidiano*. En este último transitan las gentes por calles y plazas, mientras que

José Luis Sampedro une con magistrales metáforas fronterizas dos ciudades muy distintas, que lo acogieron en su niñez (Tánger) y su adolescencia (Aranjuez)



en aquél habitan los dioses de mármol, franqueando las avenidas o alzándose sobre fuentes o pedestales en las glorietas.

La frontera entre ambos espacios era y es muy visible, formada por las grandes puertas cortesanas, entre jambas de piedra de colmenar, o las larguísimas verjas de los jardines. En uno de éstos, el del rey, la mitología se hacía aún más patente por el foso circundante, cuyas aguas tomadas del caudaloso Tajo venían a reproducir aquel río océano que, según los griegos, envolvía el orbe.”

(Sampedro, 1991. *Cursivas de los autores*).

“Como muestra Bajtín en su admirable estudio sobre el mundo y la obra de Rabelais, *hubo una época en la cual lo real e imaginario se confundían, los nombres suplantaban las cosas que designan y las palabras inventadas se asumían al pie de la letra: crecían, lozaneaban, se ayuntaban y concebían como seres de carne y hueso. El mercado, la plaza, el espacio público, constituían el lugar ideal de su germinación festiva.*

Los discursos se entremezclaban, las leyendas se vivían, *lo sagrado era objeto de burla sin cesar de ser sagrado, las parodias más ácidas se compaginaban con la liturgia*, el cuento bien hilvanado dejaba al auditorio suspenso, la risa precedía a la plegaria y ésta premiaba al juglar o feriante en el momento de pasar el platillo.

El universo de chamarileros y azacanes, artesanos y mendigos, pícaros y chalanés, birleros de calla callando, galopines, chiflados, mujeres de virtud escasa, gañanes de andar a la morra, pilluelos de a puto el postre, buscavidas, curanderos, cartománticas, santurriones, doctores de ciencia infusa, todo ese mundo abigarrado, de anchura desenfadada, que fue enjundia de la sociedad cristiana e islámica —mucho menos diferenciadas de lo que se cree— en tiempos de nuestro arcipreste, *barrido poco a poco o a escobazo limpio por la burguesía emergente y el estado cuadrículador de ciudades y vidas es sólo un recuerdo borroso de las naciones técnicamente avanzadas y moralmente vacías*. El imperio de la cibernética y de lo audiovisual allana comunidades y mentes, disneyiza a la infancia y atrofia sus poderes imaginativos...

Juan Goytisolo, que vive y medinea en Marraquech, reivindica el patrimonio oral de su plaza de la Xemaá-el-fná



[...] Sólo una ciudad mantiene hoy el privilegio de abrigar el extinto patrimonio oral de la humanidad, tildado despectivamente por muchos de «tercermundista». Me refiero a *Marrakech y a la plaza de Xemaá-el-fná, junto a la cual, a intervalos, desde hace veinte años, gozosamente escribo, medineo y vivo...*

[...] Xemaá-el-fná resiste a los embates conjugados del tiempo y una modernidad degradada y obtusa. Los halcas no desmedran, emergen talentos nuevos y un público siempre hambriento de historias se apandilla jovial en torno a sus juglares y artistas. *La increíble vitalidad del ámbito y su capacidad digestiva aglutinan lo disperso, suspenden temporalmente las diferencias de clase y de jerarquía.* Los autobuses cargados de turistas que, como cetáceos, varan en él son envueltos de inmediato en su telaraña finísima y neutralizados por sus jugos gástricos. Las noches de ramadán de este año han convocado a decenas de millares de personas en su centro y calzadas, alrededor de las cocinas de quita y pon y en el regateo a grito herido de zapatos, prendas de ropa, juguetes y chucherías.

Al claror de las lámparas de petróleo, he creído advertir la presencia del autor de Gargantúa, de Juan Ruiz, Chaucer, Ibn Zaid, al Hariri, así como de numerosos goliardos y derviches. *La imagen zafia del bobo besuqueando su teléfono celular no afea ni abarata la ejemplar nitidez de su egido. El fulgor e incandescencia del verbo prolongan su milagroso reinado. Mas a veces su vulnerabilidad me inquieta y el temor se agolpa en mis labios cifrado en una pregunta: ¿hasta cuándo?"*

(Goytisoló, 1997. Cursivas de los autores).

Algunas aproximaciones actuales al diagnóstico de la ciudad

Como se ha señalado desde el inicio, este ejercicio de reflexión desde la geografía y las ciencias sociales tiene la vocación de ser útil en los campos de la docencia, la investigación y la transformación, de ahí que pueda resultar interesante presentar algunas aproximaciones que, tanto desde el campo geográfico como desde el sociológico, pretenden efectuar un diagnóstico de la trayectoria vital y el metabolismo de la ciudad, como realidad compleja que necesita un continuo, digno e inteligente remozamiento.

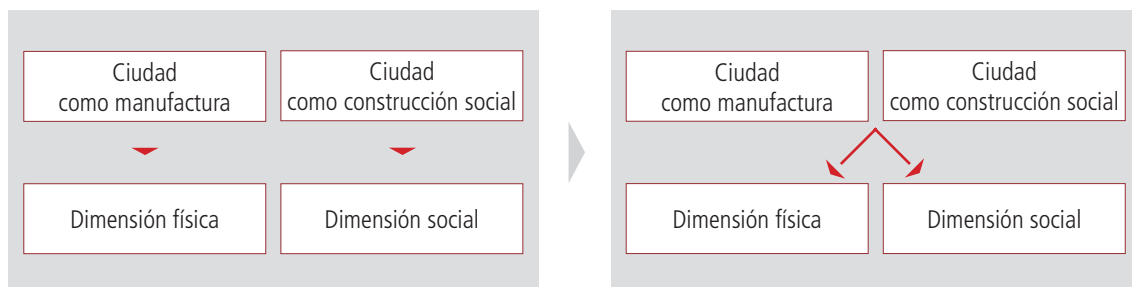
Una mirada complementaria geográfico-antropológica

Desde unas disciplinas como la geografía y la antropología —situadas en la frontera y la convergencia de muchas ciencias de la naturaleza, de la tierra y del hombre—, la mirada a la ciudad tiene como principal virtud su capacidad para propiciar la conjunción y convergencia de sus componentes más reconocidos, a partir de la triple consideración de la misma como *urbs* —elementos urbanísticos, ofrecidos por la naturaleza y la historia— como *civitas* —componentes sociales, propiciados por la sociedad y el mercado— y como *polis* —componentes ciudadanos, generados por la política— (Capel, 2003).

Aquella mirada geográfica va perfeccionándose al ir superando sus propias limitaciones didácticas y propiciando cauces de comunicación entre los distintos planos analizados, dado que “las fenomenologías de los espacios urbanos y metropolitanos disuelven el límite entre *urbs* y *civitas*, del mismo modo que la naturaleza

política del ser ciudadano (*polis*) se extiende en cualquiera de sus manifestaciones. El espacio urbano resulta ser, pues, producto y productor a la vez de lo social y de lo político” (Torres, 2005).

Figura 1. El espacio urbano como producto y productor social. (Fuente: Torres, 2005)



En ese tipo de diagnóstico geográfico los nuevos “no lugares” del mercado y sus proyectos, que han construido urbe desde lo privado, podrían asumirse como ciudad sin grandes contradicciones, dado que presentan una clara *morfología urbana*, si bien –teniendo en cuenta la lectura antropológica de M. Augé, 1992– estos *no lugares*, *estos espacios del anonimato de la sobremodernidad* no deben ser considerados propiamente como *ciudad*, ni desde la geografía, pues no favorecen las dimensiones ciudadanas como soporte complejo de interacciones, limitándose a ser espacios zonificados para cada consumo (dormitorio, trabajo, compras, ocio...). En ellos, el ciudadano se limita a ser cliente, en un modelo urbano segregado y despilfarrador de energías y sinergias sociales y culturales.

Una mirada sociológica, que reconoce ausencias y promociona emergencias (Sousa Santos, 2005)

El punto de partida de este sociólogo crítico portugués es la consideración de la cultura occidental como metonímica y proléptica respecto de un tronco cultural común con Oriente. Confundir una parte con el todo (metonimia) y encoger el presente y alargar el futuro (proléptica) son castrantes herencias de la modernidad occidental, que conduce a nuestra cultura dominante a producir ausencias o inexistencias en el análisis y diagnóstico de las realidades sociales y culturales.

En este marco de referencias epistemológicas y metodológicas, el actual gobierno de la ciudad suele considerar determinante para abordar su análisis, diagnóstico y gestión la sobrevaloración del conocimiento experto, que prescinde *de la propia cultura o acumulación de saberes previos, en un alarde de indolencia*.

Tales *olvidos*, implícitos o intencionados, invisibilizan una parte importante de información que permitiría tener una imagen completa de la ciudad. La *metonimia* (que confunde el todo con una parte y tiende a la dicotomía jerárquica) y la *proléptica* (que tiende a la linealidad, encogiéndolo presente y ensanchando el futuro, y está condicionada, también, por la inmediatez de cada cuatro años de legislatura) se convierten en verdaderas protagonistas de la *democracia representativa burguesa* que gobierna nuestro contexto.

Desde este marco de referencias, la interpretación que se realiza de lo urbano conforma, como se sintetiza en los dos cuadros siguientes, una *correlación de lógicas* que sobrevaloran los aspectos relacionados con los intereses del mercado, borrando completamente todo lo que tenga que ver con particularidades, así como sustrayendo la posibilidad de trabajar sobre el presente como una situación a vivir y menos aún como una situación evaluable y confrontable con el pasado. Se puede decir que se trata de una interpretación que se ciñe a los aspectos más homologados y practica la *acción continua* en función de *saltos hacia delante*, sin dejar lugar a la más mínima reflexión ni autoevaluación.

Figura 2. Interpretaciones de lo urbano

INTERPRETACIÓN DESDE LA RAZÓN METONÍMICA Y LA DICOTOMÍA JERÁRQUICA		
LÓGICAS QUE SE BASAN EN:	SOBREVALORANDO:	PRODUCIENDO LA INEXISTENCIA DE:
El rigor...	Lo científico	Lo ignorante
El tiempo lineal...	Lo avanzado	Lo atrasado, lo tradicional
La clasificación social...	Lo superior	Lo inferior
La escala dominante...	Lo global	Lo local, lo particular
El productivismo...	Lo productivo	Lo improductivo

INTERPRETACIÓN DESDE LA RAZÓN PROLÉPTICA	
Concepción lineal del tiempo.	
Sustracción del mundo, contracción del presente, expansión del futuro.	

De manera que, siguiendo las pautas de estas lógicas mercantiles y simplificadoras, toda ciudad que se precie quiere hoy ser *científico-tecnológica, avanzada, superior, global y productiva*, marcando unos llamados "nuevos moldes", en olímpicos y soberbios desprecios de sus respectivos moldes y experiencias renovadoras y creativas.

Frente a tal homologación indolente, Sousa Santos plantea un camino hacia la *ciudad inteligente*, que pasa por una gestión ciudadana que comience reconociendo las ausencias y continúe proponiendo sus inmediatas y adaptadas emergencias... a través de una serie de propuestas alternativas basadas en la propia cultura ciudadana. En este nuevo modelo de análisis de la ciudad, cuyo sistema de relaciones se expresa en los esquemas que siguen, las correlaciones se amplían y flexibilizan, otorgando una entrada digna y en igualdad de los aspectos antes desdeñados y ampliando el horizonte espacio-temporal en todas sus direcciones posibles.

Figura 3. Interpretaciones de lo urbano

INTERPRETACIÓN DESDE LA RAZÓN METONÍMICA Y LA DICOTOMÍA JERÁRQUICA			PROPUESTA ALTERNATIVA. LÓGICAS DIFERENTES QUE HACEN AFLORAR LAS AUSENCIAS	
LÓGICAS QUE SE BASAN EN:	SOBREVALORANDO:	PRODUCIENDO LA INEXISTENCIA DE:	LÓGICAS QUE SE BASAN EN:	ESTO SIGNIFICA:
En el rigor...	Lo científico	Lo ignorante	Ecología de los saberes	Establecer la confrontación y el diálogo entre los saberes. Credibilidad contextual. No hay ignorancia en general ni saber en general.
En el tiempo lineal...	Lo avanzado	Lo atrasado	Ecología de las temporalidades	La consideración de otras formas temporales: lo cíclico, lo estacional. Idea del ritmo y el compás. No confundir desarrollo con crecimiento, progreso, precipitación o velocidad.
En la clasificación social...	Lo superior	Lo inferior	Ecología de los reconocimientos	Una nueva articulación entre el principio de igualdad y de diferencia. Diferencias iguales: Hombre/Mujer Mayoría/Minorías
En la escala dominante...	Lo global	Lo local / particular	Ecología de las transescalas	Recuperar lo singular, lo propio, poco o nada afectado por la globalización.
En el productivismo...	Lo productivo	Lo improductivo	Ecología de la productividad	Apostar por sistemas alternativos de producción. Reestablecer mecanismos de redistribución, a través de organizaciones económicas populares, cooperativas y empresas autogestionadas, economía solidaria...
INTERPRETACIÓN BASADA EN LA RAZÓN PROLÉPTICA Concepción lineal del tiempo. Sustracción del mundo, contracción del presente, expansión del futuro.			PROPUESTA ALTERNATIVA. SOCIOLOGÍA DE LAS EMERGENCIAS Contraer el futuro. Observar posibilidades plurales y concretas en el presente, a través de señales de esperanza: "Del drástico si/no al todavía no, pero..." (M.Bloch). Para ello se necesita un trabajo de TRADUCCIÓN que permita el reconocimiento y aprovechamiento de EXPERIENCIAS y prácticas transformadoras.	

Caracteres de una mirada convergente e integradora de la ciudad

Conseguir establecer una metodología –que hiciera converger las miradas señaladas y algunas otras– sería un buen punto de partida para aproximarse al diagnóstico y la gestión inteligente de las complejas ciudades actuales.

Sólo con tal *método híbrido* –en el que se mezclarían razón y emoción, cuantificaciones y cualificaciones, variables e intuiciones– se podría tener la posibilidad de conseguir un equilibrio interesante y propio que incorporase en el análisis pormenorizado y la comprensión compleja de la ciudad:

- *Las incontabilidades e invisibilidades* de marginales, pobres, vulnerables, disidentes, excluidos o estigmatizados. *Las sociabilidades* vecinales y sus apropiaciones de los espacios. *Las mismas historias* reales de los barrios, cargadas de simbolismos y afectividades, y *las memorias colectivas* de los grupos ciudadanos y sus identificaciones con paisajes, escenarios y lugares.

- *El nivel de reconocimiento, aprecio y fomento del uso y disfrute de los paisajes fundantes, los escenarios simbólicos y los espacios públicos.* Impulsar la educación ciudadana, construyendo escenarios y ocasiones que permitan mirar a y reconocer su/la ciudad al habitante/visitante de la misma, autocumplándose o disfrutando con ella. En función de ello:

- *La ciudad metropolitana* como una realidad territorial que precisa de una coordinación reconocedora y dignificadora de sus *paisajes fundantes*.

- *La ciudad como ente municipal* necesita de un sistema sólido e interescolar que permita a ciudadanos y visitantes disfrutar con sus *escenarios simbólicos y con sus espacios libres*.

- *La ciudad local* existe no sólo en su centro, sino también en sus periferias, que deben estar y sentirse integradas a través de *servicios y espacios públicos* de relación e integración.

Claves del futuro de la ciudad en un mundo cambiante

Muchas de las cosas que se están construyendo hoy en las ciudades parecen bastante innecesarias, no contribuyen al bienestar de la gente, son meros símbolos.

(Harvey, 2007)

El funcionamiento del proceso actual ha desembocado en unos modelos urbanos que parecen por su éxito los únicos posibles, pero que revelan múltiples torpezas ciudadanas, entre las cuales destacan:

- El desprecio de las limitaciones y recursos naturales del propio emplazamiento.
- La indolencia y desconsideración con su historia y su reflexión ciudadana.
- La adopción de un urbanismo despilfarrador, grandilocuente y torpe.
- La ruptura con la complejidad social original, mediante la segregación urbana y la homogeneización sociocultural que limitan las posibilidades que abre la heterogeneidad e interacción social (interétnica, intergeneracional, de grupos económicamente diferenciados...) y descontextualizan a la población del entorno en el que se localiza.

- Las separaciones del ciudadano de sus *espacios vividos y afectivos*, que provocan el desarrollo de múltiples conflictos que afectan a la participación ciudadana, al uso, cuidado y mantenimiento de los espacios públicos y a la marginación y estigmatización de determinadas áreas y comunidades urbanas.

Para redibujar en positivo el futuro de nuestras castigadas ciudades y áreas metropolitanas, hay que conseguir superar las torpezas señaladas y, como se ha señalado con anterioridad, *actuar hacia delante pero mirando hacia atrás y en todas las direcciones posibles*. Las claves para conseguirlo son muy variadas, pero hay dos estrategias que son fundamentales y cuya consecución constituiría, en definitiva, *la raíz y el núcleo fundamental de una ciudad progresivamente viva y culta en un mundo cambiante, de riesgos e incertidumbres*:

1. Ofrecer a los ciudadanos posibilidades y capacidades para reconocer, valorar y disfrutar con sus ciudades y sentirse en ellas ciudadanos de plenos, reales y operativos derechos:

- Ejercer sus derechos a “paisajear”, a gozar con sus paisajes fundantes y escenarios simbólicos y a disfrutar de sus servicios y espacios públicos.

- Sentirse identificados con sus barrios e integrados en sus comunidades.

- Desarrollar sus derechos y deberes de ciudadanía de manera efectiva y operativa.

2. Trabajar para conseguir que las ordenaciones emanen de una óptima convergencia entre:

- Unos *gestores inteligentes*, que basan sus intervenciones en reflexiones serias y libres, que no fosilizan el pasado y se adaptan al compás necesario y pertinente, planificando el futuro sin presiones mercantiles.

- Una *ciudadanía sabia*, que se autocomplace con su ciudad y se muestra activa en sus usos, compromisos, procesos participativos y disidencias activas.

Bibliografía

- ALMEIDA, M.C. (2004): "Introdução / Mapa inacabado da complexidade", en Dantas. A. y Galeno, A., *Geografia. Ciencia do complexus*. Porto Alegre, Ed. Sulina, pp.9-41.
- AUGÉ, M. (1992): *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona, Gedisa.
- CAPEL, H. (2003): "A modo de introducción: los problemas de las ciudades. *Urbs, Civitas y Polis*", en Capel, H. (coord.), *Mediterráneo económico. Ciudades, arquitectura y espacio urbano*, Almería, Cajamar.
- COLEMAN, D. (1996): *Inteligencia emocional*, Barcelona, Kairos.
- FREIRE, P. (1993): *Pedagogía de la esperanza*, México, Siglo XXI.
- GOYTISOLO, J. (1997): *La plaza de Marraquech, patrimonio oral de la Humanidad*. [www.cnice.mecde.es/tematicas/juangoytisolo/index.html]
- HARVEY, D. (2007): "Reflexiones sobre ciudades y urbanización como partes del problema de entender la relación entre capital y territorio, Sevilla, Conferencia impartida en el UNIA (junio de 2007).
- MARINA, J.A. (1993): *Teoría de la inteligencia creadora*, Barcelona, Anagrama.
- MARINA, J.A. (2000): *Crónicas de la ultramodernidad*, Barcelona, Anagrama.
- MOMBEIG, P. (1959): *Le Brasil*, París, P.U.F. Que sais-je?, n° 628.
- MORÍN, E. (2000): *La mente bien ordenada. Repensar la reforma, reformar el pensamiento*, Barcelona, Seix Barral.
- SAMPEDRO, J.L. (1991): *Desde la frontera*, Madrid, Real Academia Española (Discurso de ingreso en la R.A.E.).
- SOUSA SANTOS, B. (2005): *El milenio huérfano. Ensayos para una nueva cultura política*, Bogotá, Ed. Trotta.
- TAYLOR, G. (1954): *Australia*, Barcelona, Omega.
- TORRES GUTIÉRREZ, F.J. (2005): *El análisis territorial aplicado al estudio de zonas urbanas marginales. El caso de Polígono Sur, en Sevilla*, Sevilla, Junta de Andalucía.
- VILLA, A. y OJEDA, J.F. (2005): "Paisajes coloniales en el Bajo Guadalquivir. Origen, evolución y carácter patrimonial", *Revista PH*, Boletín del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, Sevilla, Año XIII, n° 52, pp. 43-54.

CAPÍTULO XVIII

(DIS)CONTINUIDAD URBANA, (DIS)CONTINUIDAD GEOPOLÍTICA: ¿DE LA RECONFIGURACIÓN DE LA FRONTERA A LA VERTEBRACIÓN DE UNA GRAN CIUDAD TRANSFRONTERIZA ENTRE CEUTA Y FINIDEQ?

Xavier Ferrer Gallardo

Introducción

Este trabajo examina la evolución de las dinámicas de interacción transfronteriza que tienen lugar entre las ciudades norteafricanas de Ceuta y Finideq (Castillejos), en el contexto posterior a la entrada de España en la Unión Europea. El texto se ha estructurado de la siguiente manera: en primer lugar, se repasa el proceso general de reconfiguración del entramado fronterizo hispano-marroquí iniciado a raíz de la europeización de la frontera en el año 1986. En segundo lugar, se aborda el conjunto de transformaciones territoriales causadas por el proceso de redefinición en el escenario específico que se extiende entre Ceuta y Finideq. Y en tercer lugar, el texto concluye con una reflexión sobre la emergencia en la región de nuevos parámetros de interacción transfronteriza que –por encima del desencuentro geopolítico– abren el camino a la “desinformalización económica” del territorio y al despegue de un nuevo ente urbano hispano-marroquí en la península tingitana.

La reconfiguración de la frontera hispano-marroquí

Geografía del complejo fronterizo

En términos generales, la frontera entre España y Marruecos puede ser categorizada en el apartado de las fronteras húmedas. Ésta comprende, por un lado, las aguas del estrecho de Gibraltar, que separan la Península Ibérica del continente africano, y por otro, el segmento de costa atlántica frente al archipiélago canario. Sin embargo, este paisaje fronterizo mayoritariamente húmedo se ve alterado por los perímetros de Ceuta y Melilla –las fronteras terrestres hispano-marroquíes–. Aparte de Ceuta (19,6 km²), Melilla (12 km²) y las Islas Canarias (7.446,6 km²), cabe añadir a la geografía fronteriza hispano-marroquí la Isla de Alborán (7,1 km²), el Peñón de Vélez de la Gomera (2,2 km²), el Peñón de Alhucemas (1,36 km²), así como también las Islas Chafarinas (Congreso, 4,5 km²; Isabel II, 2 km²; y Rey Francisco, 0,6 km²).

Ceuta y Melilla

El fin de “la reconquista” en 1492 coincide con la fijación de una frontera más o menos estable entre el Islam y el Cristianismo en el Mediterráneo occidental. La captura castellano-lusitana de territorios magrebíes

Figura 1. El complejo fronterizo hispano-marroquí



–y por consiguiente, el establecimiento preliminar de las actuales fronteras terrestres hispano-marroquíes– tuvo lugar en un escenario histórico de delimitación territorial de carácter político y cultural. Ceuta fue conquistada por Portugal en 1415 (pasó a ser española en 1668), mientras que Melilla fue conquistada por Castilla en 1497.

Desde la captura lusitano-castellana de Ceuta y Melilla en el siglo XV hasta su posterior transformación en bases para el intercambio comercial, primero, y en bases para la penetración colonial, luego, las ciudades desarrollaron principalmente funciones de presidio. En 1863 les fue concedido a las ciudades el *status* de puerto franco. A partir de ese momento, la actividad comercial pasó a complementar las hasta el momento preponderantes funciones penitenciarias. En este contexto se produce un aumento considerable del interés español en el norte de Marruecos y, consecuentemente, empieza a allanarse el terreno del futuro Protectorado Español de Marruecos (1912-1956).

A pesar de las reivindicaciones marroquíes, tras el fin del Protectorado las ciudades de Ceuta y Melilla siguieron vinculadas a los sucesivos gobiernos de España. Tras la entrada de España en la Unión Europea en 1986, las fronteras terrestres de Ceuta y Melilla pasaron a ser fronteras exteriores de la UE en el continente africano. Otras dos fechas claves en el calendario fronterizo de Ceuta y Melilla son el año 1991, cuando España pasó a formar parte del territorio Schengen, y el año 1995, cuando el Proceso de Barcelona dio el pistoletazo de salida al proceso Euro-Mediterráneo de liberalización comercial.

Las tres dimensiones de la refrontalización hispano-marroquí

La evolución de la dinámica de interacción transfronteriza entre Ceuta y Finideq se enmarca en el contexto de la reconfiguración general de la frontera hispano-marroquí que tiene lugar a partir del año 1986. Cabe interpretar dicho contexto de reconfiguración como un triple proceso de transformación de la frontera en términos geopolíticos, funcionales y simbólicos (Ferrer Gallardo, 2008).

Refronterización geopolítica

Un aspecto capital en el proceso de redefinición de la frontera hispano-marroquí reside en el doble significado geopolítico adquirido por la misma. El ingreso español en la UE implicó que la frontera entre España y Marruecos pasara a ser, también, la frontera exterior sur de la UE. Así, el acceso de España al club comunitario trajo implícita la superposición de dos líneas territoriales distintas. Desde entonces, por un lado, la frontera divide dos Estados-Nación en sentido clásico, mientras que, por otro, ésta también constituye el perímetro de una unidad territorial post-nacional –entendida como un contenedor territorial supranacional–.

A pesar de haberse convertido en la frontera exterior de una “espacialidad” política emergente como la UE, la frontera hispano-marroquí no ha dejado atrás algunas de sus tradicionales controversias territoriales. En el pasado reciente, estas disputas han sido suficientemente importantes como para instigar peripecias diplomático-militares como la (des)ocupación del islote de Perejil/Leila/Tora en julio de 2002¹ (véase Cembrero, 2006; Szmolka, 2005; Cajal, 2003; Planet y Hernando de Larramendi, 2003). A pesar de la fuerte repercusión mediática del incidente, su trascendencia real –más allá del deterioro de las ya enrarecidas y siempre complejas relaciones bilaterales hispano-marroquíes– fue baja. Pero el episodio de Perejil fue altamente relevante en la medida en que evidenció, a escala mediática internacional, la existencia de desacuerdos territoriales clásicos, no resueltos medio siglo después del fin del Protectorado. Vinculada en cierto modo a la compleja encrucijada de reivindicaciones territoriales que encontramos en el Estrecho de Gibraltar, la reverberación de la presencia colonial española constituye un componente geopolítico clave que cabe tener en cuenta para entender el escenario fronterizo actual.

Con el trasfondo del naufragio colonial de 1898, fruto de las derrotas en Cuba y Filipinas, el interés geopolítico español será reenfocado hacia el sur del Estrecho de Gibraltar. Bajo la influencia del pensamiento de Friedrich Ratzel, el norte de África aparece en el debate geopolítico español como un *lebensraum* alternativo (Nogué y Vicente, 2001: 59) y su reivindicación se erige como un modo de recobrar el desvanecido rol imperial de España. Como argumenta Martín Corrales (2002b: 26), “necesidades de política interior y la aparición del imperialismo europeo explican el renacido interés por Marruecos, que a partir de 1860 será el marco geográfico en el que se ubican las ensoñaciones del orientalismo español decimonónico”. Tras los acuerdos hispano-franceses de 1912, el territorio marroquí fue dividido en dos protectorados. Así, España obtuvo su *lebensraum* africano (el 10% del territorio marroquí), Francia obtendría el 90% restante y Tánger pasaría a ser un enclave internacional.

La lógica de expansión territorial española se vio cortada de manera contundente ante la finalización del Protectorado. En el transcurso de las décadas subsiguientes, la interacción hispano-marroquí decayó, entre otros factores, a causa del proteccionismo económico imperante tanto en la España franquista como en el Marruecos post-colonial, las fricciones territoriales bilaterales (en Ifni, Tarfaya, el Sáhara, Ceuta, Melilla e islas y peñones de la costa marroquí), o el peso de unos imaginarios colectivos provistos, en ambos casos, de una retahíla de celos y prejuicios.

1. Véase la versión oficial del gobierno marroquí: [<http://www.maec.gov.ma/comm/comm326.htm>].

En 1986, con la ampliación hacia la Península Ibérica, la UE reforzó su dimensión mediterránea. Posteriormente, en 1995, aunque se vería debilitado y contrapesado por la ampliación hacia el este, el inicio del Proceso de Barcelona representó la renovación del interés comunitario de los asuntos mediterráneos. En el marco de la Declaración de Barcelona, los socios Euro-Mediterráneos acordaron el establecimiento gradual de un Área de Libre Comercio en el horizonte del año 2010². En este contexto, y entrelazando el pensamiento ratzeliano clásico con el escenario post-nacional actual –y poniendo en práctica un ejercicio de especulación geopolítica–, podríamos argumentar que el establecimiento de la citada Área de Libre Comercio Euro-Mediterránea podría parecerse al proceso de construcción de un “*lebensraum* post-nacional” europeo.

Contemplar el dibujo geopolítico de un “*lebensraum* post-nacional” de la Unión Europea nos puede ayudar a comprender la naturaleza emergente de la frontera exterior europea trazada entre España y Marruecos. La analogía entre el escenario actual y los días del colonialismo español en Marruecos evoca la idea de una frontera que, en un contexto de cierta integración económica transfronteriza, preserva la diferenciación político-institucional entre las unidades territoriales de ambos lados de la frontera. Así como durante el periodo colonial la frontera marcaba una clara diferencia entre el territorio “protector” y el territorio “protegido”, en la actualidad, en el marco de la Política Europea de Vecindad y el Partenariado Euro-Mediterráneo los esfuerzos de vinculación entre ambas orillas del Mediterráneo no van acompañados de la voluntad de extender la ampliación política de la Unión hacia el sur.

Refronterización funcional

La reconfiguración funcional de la frontera hispano-marroquí se caracteriza por la consolidación de un modelo de gestión fronteriza contradictorio. Por un lado, en sintonía con el proceso de globalización económica y el ahondamiento del librecambismo comercial, existe un mayor grado de permeabilidad fronteriza con respecto a los flujos de capital y mercancías³. Por otro lado, y en la dirección opuesta, la frontera ha pasado a ser menos permeable para los flujos migratorios “no deseados”, de acuerdo con la idiosincrasia de la Europa Fortaleza y a través del reforzamiento de nuevas medidas de securización. Este tipo de gestión fronteriza implica, como apunta Nevins (2002: 7), la maximización de los supuestos beneficios de la globalización, al mismo tiempo que asegura la protección ante los supuestos efectos negativos de los crecientes flujos transnacionales.

Con el objetivo de prevenir la entrada ilegal de inmigrantes, los controles de seguridad han sido reforzados a lo largo y ancho de la frontera hispano-marroquí, con la asistencia económica de la UE. La frontera marítima (costas del sur de la Península Ibérica e Islas Canarias) ha sido “sellada” electrónicamente a través del SIVE

2. Como indica el economista Íñigo Moré (2007: 130), la zona de libre comercio Euro-Mediterránea se encuentra aún lejos de poder convertirse en una realidad. Entre otros motivos, sostiene, porque los acuerdos no incluyen buena parte de la agricultura, es decir, dejan al margen el ámbito en el cual los países del sur como Marruecos tienen un potencial más evidente.

3. En el capítulo del incremento de la permeabilidad fronteriza, es necesario tener en cuenta el notable peso de la interacción comercial transfronteriza en los perímetros de Ceuta y Melilla.

(Sistema Integrado de Vigilancia Exterior). Este sistema hace posible la monitorización de las vías de tránsito de flujos ilegales a través de la frontera de la Unión Europea con Marruecos (véase Migreurop, 2004). El SIVE dota al servicio del control fronterizo de medios de alta tecnología y dispone, por ejemplo, de dispositivos sensores que detectan a distancia los latidos del corazón. A pesar del despliegue del SIVE, en términos generales el número de inmigrantes que tratan de llegar a las costas españolas a bordo de pateras no ha decrecido. La primera consecuencia remarcable de la implementación del SIVE ha sido el cambio en la trayectoria de las pateras. El aumento de la vigilancia ha supuesto que los patronos de las pateras –y las mafias dedicadas al lucrativo negocio del tráfico de inmigrantes– opten por rutas alternativas, de más largo recorrido, menos vigiladas y en definitiva mucho más peligrosas (véase Amnistía Internacional, 2005). El incremento de los cayukos con destino al archipiélago canario que ha tenido lugar desde el año 2005 es revelador en este sentido.

En los casos concretos de los perímetros terrestres de Ceuta y Melilla es necesario tener en cuenta que, en gran medida, la sostenibilidad económica de las ciudades depende de su interacción con sus respectivos retro-países. La gestión de las fronteras de Ceuta y Melilla abraza las directrices de la Unión Europea en lo referente a su régimen fronterizo exterior y, de forma simultánea, contempla las regulaciones espaciales que la sostenibilidad económica de las ciudades requiere. El régimen fronterizo resultante, por lo tanto, es la amalgama de necesidades securitarias, económicas y políticas originadas en diferentes escalas. La coexistencia de flujos de ciudadanos de las provincias vecinas⁴, el refuerzo de las medidas de fortificación fronteriza para inmigrantes “no deseados”, así como el desarrollo de una intensa y lucrativa actividad de contrabando, da lugar a una paradójica lógica de gestión fronteriza en la que se conjugan de modo selectivo las nociones de permeabilidad e impermeabilidad.

Refronterización simbólica

El reforzamiento físico de la frontera hispano-marroquí en su conjunto representa no solamente la tangibilización de la legalidad de la UE, sino también una actuación simbólica de (re)marcaje de los límites de las identidades socio-espaciales delimitadas por la línea fronteriza. En este sentido, la refronterización hispano-marroquí parece encajar en la lógica tradicional de delimitación entre el “nosotros” y el “ellos” asociada a las dinámicas de creación de lugar. Con todo, el valor añadido del caso que nos ocupa reside en la condición de marcador dual de identidad que adopta la frontera. Es decir, su capacidad para discernir tanto entre “españolidad” y “marroquinidad” como entre “(EU)ropeidad” y “no-(EU)ropeidad”.

A pesar de que desde la “reconquista” ha existido una importante divisoria cultural y simbólica entre España y Marruecos, es cierto que las dinámicas de interacción entre ambos países –sean éstas de mayor o menor intensidad, dependiendo de la coyuntura– nunca se han detenido. Qué duda cabe, las dinámicas de interacción transfronteriza han sido particularmente intensas en torno a Ceuta y a Melilla. Actualmente, en el caso de las

4. El flujo transfronterizo de personas de las provincias marroquíes limítrofes está permitido. Estos flujos cobran validez legal en virtud de una excepción incluida en el protocolo de acceso de España al Acuerdo de Schengen, firmado en 1991.

ciudades norte-africanas, la práctica fronteriza diaria desafía claramente la noción de una frontera sólida e intensamente fijada desde el punto de vista simbólico. La existencia de un régimen fronterizo selectivo ha dado lugar a la existencia de una sociedad transfronteriza compleja. La creciente interacción social a través de las fronteras de Ceuta y Melilla cuestiona lo que en cierto modo podría ser interpretado como una fractura de civilizaciones, es decir, una profunda división cultural-simbólica entre España (UE) y Marruecos (no UE).

Las dinámicas de construcción nacional y post-nacional van asociadas a una carga considerable de arbitrariedad que estalla en las áreas fronterizas, a la par que actúa como elemento de negociación para los habitantes fronterizos –quienes se hallan en la primera línea de las dinámicas de creación de lugar–. En los casos de Ceuta y Melilla, la refrontalización hispano-marroquí tiene lugar en el marco de una fascinante mezcla de las nociones de europeidad, africanidad, Islam y Cristianismo, que agita la misma idea y significado de Europa. En el marco de la refrontalización hispano-marroquí –y contribuyendo con una gran cantidad de “materia prima” a los debates sobre identidad y diferencia– el *status* disputado de las ciudades de Ceuta y Melilla, así como su condición de encrucijada cultural mediterránea, abren la puerta al análisis de un complejo y significativo proceso de creación de lugar y, por lo tanto, de moldeamiento identitario.

La interacción y los complejos procesos de identificación identitaria en las fronteras de Ceuta y Melilla muestran que los procesos de fronterización impactan de diferente manera en el centro que en las periferias de las unidades territoriales. El deseo de una frontera impermeable y altamente securizada albergado por las autoridades y opinión pública en el centro del territorio (España o UE) contrasta con la permeabilidad requerida por la sostenibilidad de las ciudades. Por otro lado, en Marruecos, la percepción de la frontera también difiere entre el centro y la periferia. Desde el centro político, para las autoridades marroquíes, debido a las reivindicaciones territoriales, la desaparición de las fronteras de Ceuta y Melilla, y no su marcaje simbólico, constituye un objetivo fundamental. El punto de vista en la periferia no es necesariamente el mismo y aquellos que se benefician directamente de la existencia de la frontera (por ejemplo, a través del comercio) podrían albergar deseos contrapuestos.

(Dis)continuidades en el escenario fronterizo Ceuta-Finideq

En el caso concreto del espacio fronterizo entre las ciudades de Ceuta y Finideq, la reconfiguración de la frontera ha dado lugar a dos conjuntos distintos de prácticas territoriales de interacción entre ambos lados de la frontera. Éstos nos informan sobre la existencia de dos lógicas opuestas en el seno del diálogo territorial en el escenario fronterizo. Por un lado, encontramos un conjunto de prácticas y dinámicas que acentúan la desintegración, la desconexión, el alejamiento entre los territorios separados por la línea fronteriza (la discontinuidad territorial). Por otro lado, encontramos un segundo conjunto que, apuntando en la dirección opuesta, agrupa los procesos territoriales que nos sugieren la integración, la conexión, el acercamiento transfronterizo (la continuidad territorial).

Fundamentalmente, en el marco de los procesos territoriales caracterizados por la noción de discontinuidad, debemos encuadrar factores como las fisuras político-territoriales, los choques culturales e identitarios, las prácticas comerciales irregulares y las prácticas securitarias destinadas a bloquear la movilidad de personas a

través del perímetro fronterizo. Frente a ellos, en el contexto de las prácticas fronterizas presididas por la lógica de continuidad territorial, cabe situar factores como la existencia de un mercado laboral y un espacio social transfronterizo, la consolidación y progresiva desinformalización de un espacio económico que abarca ambos lados de la frontera, así como las crecientes potencialidades de la cooperación transfronteriza.

En las líneas sucesivas se examinan dos de los elementos más relevantes citados en el párrafo anterior: en primer lugar, en el plano de la discontinuidad territorial, se aborda el fenómeno de la actividad comercial irregular en la frontera, y en segundo lugar, en el plano de la continuidad territorial, se examina el componente transfronterizo del mercado laboral de la región. La lenta decadencia del primero de los factores, unida a la firme consolidación del segundo, es indicativa de los cambios que azotan la región y que, como se verá más adelante, tienden a la conformación de un espacio económico de ámbito transfronterizo.

Comercio transfronterizo

Un aspecto capital en las dinámicas fronterizas entre Ceuta y Finideq viene determinado por el no reconocimiento del carácter comercial de la frontera por parte de Marruecos. El desacuerdo geopolítico en torno a la soberanía de Ceuta da lugar a un escenario fronterizo de discontinuidad de la actividad comercial formal. No obstante, a pesar de que no existe una aduana comercial oficial entre Ceuta y Marruecos y, por lo tanto, el paso de mercancías entre los dos territorios no es legal, una vigorosa actividad comercial –de carácter irregular– se desarrolla alrededor del perímetro fronterizo.

La pregunta sobre si el comercio a través de la frontera de Ceuta puede ser o no puede ser calificado como contrabando no obtiene siempre la misma respuesta. Mientras que en Marruecos el comercio transfronterizo es unánimemente tildado de contrabando, en Ceuta las definiciones tienden a adoptar fórmulas eufemísticas (comercio atípico, comercio fronterizo, comercio irregular, etc.). La utilización de estas expresiones alternativas en sustitución del término “contrabando” no responde únicamente a la voluntad de maquillar la supuesta ilegitimidad del comercio transfronterizo. En buena medida, esta práctica está fundamentada en la ambigüedad suscitada, en primer lugar, porque un país reconoce la oficialidad de la frontera y el otro no, y en segundo lugar, por la tolerancia con la que las autoridades (españolas y marroquíes) actúan frente a este fenómeno –hecho por el cual la esencia subversiva del concepto contrabando se ve desvirtuada–. Así pues, se podría argumentar que la actividad comercial entre Ceuta y Marruecos se desarrolla en el marco de una grieta abierta entre la legalidad y la ilegalidad.

En cualquier caso, se acepte o no la utilización del término “contrabando”, resulta evidente que la actividad comercial que tiene lugar entre Ceuta y Marruecos juega un importantísimo rol de motor económico en la región. Las cifras relativas al volumen de la actividad comercial, en consonancia con su esencia, son de carácter borroso. Desde la Cámara de Comercio de Ceuta se calcula que, a pesar de la inexistencia de una aduana comercial, hasta el 80% de las mercancías que llegan a Ceuta tienen Marruecos como destinación.

“Lógicamente no hay cifras oficiales porque no existe una aduana comercial. Entonces... estimamos que puede ser entre el 75 y el 80 por ciento de las importaciones de Ceuta, eh... van para Marruecos. Fuera de ese

detalle, pues no hay ninguna estadística de ninguna clase. Esa es la pura, la pura realidad.” Luis Moreno, presidente de la Cámara de Comercio de Ceuta. Entrevista (Moreno, 2006).

Un informe de la Cámara de Comercio de los Estados Unidos en Marruecos del año 2002⁵, cifraba el volumen de negocio del comercio a través de las fronteras de Ceuta y Melilla en 1.453 millones de euros. Según esta misma fuente, alrededor de 45.000 personas trabajan en Marruecos en empleos vinculados con el comercio irregular (de los cuales, el 75% son mujeres). Asimismo, el economista Íñigo Moré (2007: 60) indica que una estimación razonable del contrabando de Ceuta y Melilla podría ser de 1.000 millones de euros anuales. Una cifra que equivale a la mitad de las exportaciones declaradas en la frontera que circulan desde España hacia Marruecos.

La génesis del enorme peso que tiene el comercio transfronterizo entre Ceuta y Marruecos coincide con el cambio experimentado por la estructura comercial de la ciudad de Ceuta durante la década de los 80. Dicho cambio se fundamenta en dos factores: la apertura de la verja de Gibraltar (1982) y el ingreso de España en la Unión Europea (1986).

El restablecimiento del contacto transfronterizo entre Gibraltar y su entorno supuso la introducción de un importante componente de competencia en relación a Ceuta. La estocada que la apertura de la verja representó para el entramado comercial de Ceuta se vio agravada por el descenso en los precios de las importaciones –y la consecuente pérdida del diferencial de precios entre la Península y Ceuta– que siguió a la entrada española en la UE. La reducción de la ventaja comparativa que tenía Ceuta respecto al resto del Estado a causa de su condición de puerto franco constituyó, pues, la segunda embestida importante para el comercio ceutí en la década de los 80.

En este pasaje de cambio, el mercado marroquí se consolida como una alternativa y la maquinaria comercial ceutí efectúa un viraje hacia el sur. Tiene lugar una intensificación de una dinámica comercial transfronteriza que ya existía, pero que a partir de entonces se consolida como el motor económico de la ciudad y también de su entorno territorial inmediato.

Mientras que desde Ceuta se subraya a menudo el beneficio económico que aporta el comercio transfronterizo, desde Marruecos en ocasiones se tiende a subrayar los efectos negativos de un comercio tolerado, pero tildado de competencia desleal y de obstáculo al desarrollo económico marroquí. Frente a este panorama, una pregunta parece inevitable: ¿por qué motivo las autoridades marroquíes toleran, admiten, permiten la actividad comercial transfronteriza si ésta es, en primer lugar, ilegal, y en segundo lugar, perjudicial para los intereses económicos del país? La respuesta, sin duda compleja, pasaría por entender la opción del contrabando como una suerte de mal menor en el contexto (en la actualidad cambiante) de depauperación económica, con ingentes bolsas de población en paro y con escasas perspectivas de mejora.

Desde el punto de vista de Marruecos era necesario, obviamente, acabar con una actividad ilegal que perjudicaba los intereses económicos del Estado. Sin embargo, era necesario hacerlo de un modo gradual, mediante la articulación de opciones económicas alternativas, es decir, evitando que la cura fuera peor que la enfermedad. Durante mucho tiempo el comercio transfronterizo, el contrabando, ha jugado un rol importante en la economía

5. [<http://www.amcham-morocco.com/downloads/rapcontrapub.pdf>]

marroquí en tanto que elemento de sustitución. A pesar de los innegables efectos negativos, también es cierto que durante años ha generado puestos de trabajo y ha permitido el acceso a bienes de consumo que difícilmente llegaban a Marruecos por otras vías. Teniendo en cuenta este contexto, se pueden comprender mejor los motivos de la tolerancia hacia un fenómeno ilegal por parte de las autoridades marroquíes.

Pero bien, en cualquier caso, el panorama ha cambiado. En la actualidad, el descenso de los aranceles en Marruecos y la apuesta por la transformación económica de las provincias del norte del país contribuyen de manera decisiva a la reconfiguración del peso, el sentido y el perfil de la actividad comercial transfronteriza entre Ceuta y Marruecos.

Mercado laboral transfronterizo

En términos generales, las dinámicas laborales en el área fronteriza entre Ceuta y Finideq se caracterizan por el mismo esquema de importación de mano de obra no cualificada que preside las dinámicas laborales entre la Unión Europea y sus vecinos de más bajo nivel económico. De manera progresiva, en Ceuta, los trabajadores extranjeros (marroquíes, en este caso) han ido ocupando las vacantes del mercado laboral no cubiertas por la mano de obra autóctona. El rasgo diferencial fundamental —exclusivo de las ciudades españolas en el norte de África— viene determinado por el hecho de que esta importación de mano de obra transcurre en el marco de unas coordenadas espaciales y temporales más intensas. El proceso de importación de mano de obra (la movilidad de los trabajadores) se produce diariamente entre Ceuta y su entorno marroquí.

El excepcional modo de implementación del régimen de Schengen al que está sometida la frontera de Ceuta posibilita el flujo transfronterizo de ciudadanos de la provincia marroquí de Tetuán. Este flujo, de ida y vuelta, se produce de manera legal y sin la necesidad de visado. Este hecho, sin duda, permite que un buen número de puestos de trabajo de la ciudad de Ceuta sean ocupados por ciudadanos marroquíes.

Las cifras que nos informan de la cantidad de personas que entran a diario en Ceuta no son precisas. Los datos ofrecidos por la Delegación del Gobierno Español en la ciudad hablan de una media de 30.000 entradas diarias, de lunes a viernes⁶. No obstante, este dato no nos informa del número de personas que efectivamente han entrado en la ciudad, sino del número de veces que se ha cruzado la frontera. Si tenemos en cuenta la movilidad transfronteriza asociada al comercio irregular, resulta obvio que muchas de las entradas contabilizadas corresponden a las mismas personas (portadores de mercancías) que han cruzado en distintas ocasiones. Por lo tanto, conocemos el número de entradas, pero no podemos saber con exactitud a cuántas personas diferentes corresponden.

Al margen de la multitud de personas dedicadas al comercio transfronterizo (que, en cierto modo podrían ser calificados como trabajadores transfronterizos en estado puro), los trabajos que desempeñan en Ceuta los trabajadores transfronterizos los encontramos principalmente en el sector del trabajo doméstico (las mujeres) y

6. Los fines de semana y el viernes (día de oración en Marruecos) el flujo de entradas disminuye sensiblemente. Los sábados y domingos aumentan los flujos en dirección a Marruecos de ciudadanos ceutíes que cruzan la frontera para comprar, para acceder a sus segundas residencias, para visitar familiares, etc.

en el sector de la construcción (los hombres). Aunque también, y cada vez en mayor medida, tanto los hombres como las mujeres ocupan un mayor número de puestos de trabajo en el sector de la hostelería.

Si nos centramos en el trabajo doméstico, cabe señalar que se trata de uno de los principales sectores de ocupación para los ciudadanos marroquíes que trabajan en Ceuta. Sin duda, se trata de un sector feminizado casi en su totalidad que, proporcionalmente, es mucho mayor al de otras ciudades de la UE con rentas similares a la de Ceuta. El sobredimensionamiento del trabajo doméstico en Ceuta se explica por la accesibilidad por parte de los hogares de la ciudad a una abundante y creciente mano de obra no cualificada a bajo precio. La amplia oferta de trabajadoras procedentes del otro lado de la frontera que están dispuestas a realizar tareas domésticas en la ciudad contribuye claramente a la reducción del precio del servicio. La demanda de trabajadoras domésticas crece y la oferta también. A pesar de que los salarios son obviamente más bajos que en contextos de renta similar a la de Ceuta, éstos siguen resultando atractivos para un gran número de mujeres marroquíes. Por este motivo, la oferta de mano de obra se mantiene elevada, la competencia para acceder a un puesto de trabajo crece y los sueldos se mantienen bajos. La dinámica laboral transfronteriza no cesa, habiéndose convertido en un importantísimo activo en la economía de la región.

La continuidad transfronteriza del mercado laboral a través de la frontera es indisociable de la discontinuidad del poder adquisitivo y de los derechos de los trabajadores que la frontera dibuja. Las condiciones laborales de los trabajadores transfronterizos que permanecen al margen de la legislación laboral española pueden llegar a ser notablemente inferiores a las de un trabajador autóctono, o a las de un trabajador transfronterizo en situación regular. En el caso de los trabajadores transfronterizos que ven regularizada su situación, cabe señalar que ello implica que pueden disfrutar –independientemente del salario que les corresponde legalmente– de ciertas prestaciones sociales, como la asistencia sanitaria, que ahondan la brecha entre sus condiciones sociolaborales y las de sus vecinos con puestos de trabajo en Marruecos.

En cualquier caso, y al margen de que algunos puedan resultar más beneficiados que otros, parece claro que el fenómeno del trabajo transfronterizo se ha convertido en sinónimo de oportunidad económica para los habitantes de la provincia de Tetuán. Cabe recordar que éstos pueden entrar en Ceuta sin la necesidad de visado y que, por lo tanto, pueden trabajar en la ciudad, ya sea de forma regular o de forma irregular. Es por ello que el crecimiento demográfico⁷ y urbanístico de la región limítrofe a Ceuta, y en particular de la Municipalidad de Finideq, no puede ser explicado al margen del fenómeno del trabajo transfronterizo (y como hemos visto anteriormente, por supuesto, del fenómeno del comercio irregular). El movimiento de población desde otras zonas de Marruecos –principalmente del ámbito rural–, y en concreto hacia la Prefectura de Mdiq-Finideq, debe ser entendido, en gran medida, en el marco de los parámetros de la schengenización excepcional de la frontera de Ceuta.

7. Según el último Recensement Général de la Population de 2004, 53.526 personas habitaban en Finideq. El número de habitantes en el año 1982 era de 13.613. Al otro lado de la frontera el crecimiento demográfico ha sido muchísimo menor: de 73.208 habitantes en 1991 se ha pasado a 76.603 en 2007 (según datos del INE).

La consolidación de la lógica laboral transfronteriza parece estar contribuyendo, de manera pausada pero firme, a la aparición en Finideq de una clase media con creciente poder adquisitivo. Al mismo tiempo, esta continuidad transfronteriza de las dinámicas de oferta y demanda de puestos de trabajo también ha posibilitado la marcha hacia delante de la economía ceutí, en el marco de la reestructuración que ésta ha experimentado tras el ingreso de España en la UE.

Cabe, pues, interpretar el mercado laboral transfronterizo entre Ceuta y Finideq en una tesitura económica que, de manera progresiva —y tal vez aún demasiado expuesta a los vaivenes de las relaciones bilaterales— vertebra los dos lados de la frontera. Analizamos esta conjetura en el siguiente apartado.

Tánger-Med: los cimientos de una gran trama urbana transfronteriza

Más allá de las cada vez menos importantes prácticas de comercio irregular, por un lado, y la cada vez más significativa dinámica laboral transfronteriza, por el otro, tres fenómenos claves (la globalización, el Partenariado Euro-Mediterráneo y el despegue económico del norte de Marruecos) han conducido a la intensificación de los flujos económicos entre Ceuta y su entorno. El papel de suministrador informal de mercancías que ha jugado Ceuta, particularmente durante las tres últimas décadas, se encuentra en pleno proceso de transformación. De manera progresiva, la ciudad va dejando atrás su antiguo perfil de “bazar atípico al aire libre” y, lentamente, fija las bases de lo que supuestamente debe convertirse en una plataforma logística —ya no suministradora de bienes de consumo, sino suministradora de servicios para un norte marroquí en rápida transformación—.

En la actualidad, el norte marroquí está experimentando cambios faraónicos desde el punto de vista de la inversión pública y privada, que se traducen en mutaciones de gran calado relacionadas con la ordenación del territorio. El proyecto Tánger-Med constituye el paradigma de este nuevo contexto de transformación económica y territorial y el catalizador de una veloz mutación en la estructura y morfología urbana de la región.

Si, hasta el momento actual, la dinámica territorial de Finideq (así como la del resto de la península tingitana) no puede ser entendida sin la influencia de Ceuta, desde los primeros compases del siglo XXI, ésta tampoco puede ser entendida sin tener en cuenta la influencia del proyecto Tánger-Med —la piedra angular del presente desarrollo económico en la región norte de Marruecos—.

El proyecto Tánger-Med fue anunciado por el monarca alaouí, Mohamed VI, en el marco de un discurso pronunciado el 30 de julio de 2002. El mes de septiembre del mismo año fue creada la Agencia Especial Tánger-Med (TMSA), una sociedad anónima a quien el Estado Marroquí encargó la gestión del proyecto. Los objetivos de la iniciativa engloban la construcción de un gran complejo portuario, cuatro zonas francas (dos reservadas a la actividad industrial, una a la actividad logística y una a la actividad comercial), zonas reservadas al desarrollo turístico-residencial, e infraestructuras de conexión viaria y ferroviaria. El proyecto orbita alrededor del nuevo puerto Tánger-Mediterráneo, construido en el término municipal de Oued-Rmal, a 40 km al este de Tánger. Sin embargo, el alcance del proyecto se extiende más allá de la infraestructura portuaria y persigue el desarrollo integrado de lo que podríamos definir como el *hinterland* del puerto: la región que conforman las dos “Comu-

Figura 2. Zona especial de desarrollo del Proyecto Tánger-Med



nes Urbaines” de Finideq (Castillejos) y Mdiq (Rincón) y las nueve “Communes Rurales” (de Taghramt, Ksar El Majaz, Ksar Sghir, Meloussa, Bahraouyne, Aouama, Jouamaa, Anjra y Allyene). El proyecto Tánger-Med identifica esta área, que ocupa 550 km², como “Zone Spéciale de Développement”. Las inversiones previstas en la región están cifradas en 3,5 millardos de euros⁸. A largo plazo, esta inversión debe traducirse en la creación de miles de puestos de trabajo en la región. Concretamente, TMSA prevé que en el horizonte del año 2020 se habrán creado 150.000 puestos de trabajo, directos e indirectos. Un vistazo a la imagen que sigue nos permite observar cómo el municipio de Finideq se encuentra intrincado de lleno en esta zona especial de desarrollo –y cómo, por otro lado, también lo está Ceuta–.

Ante el escenario de desarrollo económico marroquí, coexisten en Ceuta opiniones catastrofistas, que inciden en las consecuencias negativas que el proyecto Tánger-Med podría acarrear, y opiniones optimistas, que acentúan las sinergias económicas positivas que podrían derivar del mismo. Aunque aún es demasiado pronto para valorar de un modo objetivo el impacto que el proyecto puede tener en Ceuta (o precisamente por ello), éste abre la puerta a todo tipo de opiniones, percepciones y vaticinios.

Por supuesto, Tánger-Med no permanece al margen de las disputas bilaterales sobre la titularidad de Ceuta. Es por ello que, en determinados sectores de la sociedad ceutí, las inversiones realizadas por el gobierno marroquí en la zona norte del país son interpretadas como una maniobra orquestada por las autoridades con el fin de modificar el equilibrio geoeconómico y geopolítico del territorio⁹.

8. Véase: [<http://www.tmsa.ma>].

9. Véase, por ejemplo, la noticia publicada en el periódico digital *Ceuta al día* el 30/11/2006. [www.ceutaaldia.com]

No obstante, y sin menoscabo de las sin duda también existentes lecturas desprovistas de entusiasmo, a medida que avanza el proyecto, parece estar gestándose en Ceuta una lectura del mismo realizada desde el ángulo de la óptica de la oportunidad. Es decir, los cambios son leídos de modo optimista en tanto que factores positivos para la consolidación de la ciudad como plataforma logística.

“Pues es que, que hay mercado. Es decir, que el estrecho sigue siendo una ruta muy importante y que en consecuencia nosotros podríamos tener también aquí, con la dimensión adecuada, en el puerto, una actividad de tráfico de contenedores. Es una puesta en evidencia. Pero digamos que eso se vaya a convertir en un elemento que perjudique a la economía de Ceuta. No. Es más, estando de alguna manera próximo, incluso también desde aquí podrían radicarse, emplazarse actividades que ejercieran, o que llevaran a cabo operaciones en el puerto de Tánger. [...] Si eso además mejora las comunicaciones por la costa atlántica, ¿no? pues también nos vendría fenomenalmente para que desde Ceuta pudieran llevarse a cabo estas actividades de centro logístico, al que antes me he referido.” Juan Jesús Vivas, presidente de la Ciudad Autónoma de Ceuta. Entrevista (Vivas, 2007).

Reflexiones: “el gran colchón urbano de intereses bilaterales”

Si, en cierto modo, hasta el momento actual la economía de Ceuta ha estado ligada y fundamentada en buena medida en el subdesarrollo económico del norte marroquí, lo que el futuro escenario plantea es una reestructuración de esta lógica. La nueva coyuntura económica del territorio redefine los lazos económicos transfronterizos, y éstos pasan a estar fundamentados precisamente en lo contrario: en el despegue económico del norte marroquí. En contraste con aquellos quienes ahondan en la idea de la competencia y la amenaza, lo que plantean los abogados de la complementariedad es que, con el cambio de escenario, los dos lados de la frontera resultan beneficiados. El salto hacia delante de Marruecos en materia de desarrollo económico y social es justamente el principal activo de futuro para la ciudad de Ceuta. Las transformaciones morfológicas, funcionales y estructurales de la trama urbana a ambos lados de la frontera (sobre todo en la vertiente marroquí) nos permiten vislumbrar una gran conurbación transfronteriza entre Ceuta y Finideq —que en el futuro podría ser engullida por una entidad urbana incluso mayor formada por el triángulo tingitano Ceuta-Tetuán-Tánger—.

A pesar de los condicionantes políticos que la obstaculizan —entre los que cabe citar la inexistencia de una aduana comercial formal—, la dinámica económica transfronteriza parece ser cada vez más sólida. Aunque formalmente no existen contactos ni planificación estratégica conjunta, las lógicas urbanas y económicas se van complementando de manera paulatina. En cierto modo, podríamos afirmar que los agentes económicos de la región son la punta de lanza de un proceso de integración territorial entre ambos lados del perímetro fronterizo. Un proceso en el transcurso del cual se va tejiendo un entramado transfronterizo de intereses económicos y se va produciendo una cada vez más profunda imbricación de las urbes fronterizas. Asimismo, en el marco de una coyuntura diplomática serena, van desvaneciéndose lentamente antiguos parámetros políticos de confrontación bilateral.

En definitiva, habrá que seguir con atención los avatares en el escenario fronterizo, prestando particular atención —al margen, por supuesto, del proyecto Tánger-Med y la transformación del territorio achacable al

mismo— a distintos factores: la evolución de los procesos inmobiliarios ligados al turismo residencial en la costa tetuaní; el debate sobre la entrada de Ceuta en el territorio aduanero de la UE; el establecimiento, o no, de una aduana comercial en la frontera del Tarajal-Bab Sebta que allane el terreno a la “desinformalización” de los flujos de mercancías; y las nuevas posibilidades de cooperación transfronteriza y transformación urbana que se abren en la región bajo el paraguas político y financiero de la Política Europea de Vecindad.

Entre tanto, parece claro que las fuerzas económicas manejan el timón de la región cada vez con mayor firmeza. Y que, en segundo término, los agentes políticos aguardan y observan el crecimiento de un gran “colchón urbano de intereses bilaterales” en el territorio fronterizo.

Bibliografía

- CAJAL, M. (2003): *Ceuta, Melilla, Olivenza y Gibraltar. ¿Dónde acaba España?*, Madrid, Siglo Veintiuno de España.
- CEMBRERO, I. (2006): *Vecinos Alejados. Los secretos de la crisis entre España y Marruecos*, Barcelona, Galaxia Gutenberg/ Círculo de Lectores.
- FERRER GALLARDO, X. (2008): “The Spanish-Moroccan border complex: Processes of geopolitical, functional and symbolic rebordering”, *Political Geography*, en prensa. (También disponible en red. DOI: 10.1016/j.polgeo.2007.12.004).
- MARTÍN CORRALES, E. (2002): *La imagen del magrebí en España. Una perspectiva histórica, siglos XVI-XX*, Barcelona, Bellaterra.
- MIGREUROP (2004): *S.I.V.E: blindage électronique des frontières espagnoles*. [<http://www.migreurop.org/article626.html>] (Fecha de consulta: 15/06/2006)
- MORÉ, I. (2007): *La vida en la frontera*, Madrid, Marcial Pons.
- MORENO, L. (2006): Entrevista con el autor realizada en Ceuta el 07/11/2006.
- NEVINS, J. (2002): *Operation Gatekeeper. The Rise of the “Illegal Alien” and the Making of the U.S-Mexico Boundary*, London, Routledge.
- NOGUÉ, J. y VICENTE, J. (2001): *Geopolítica, identidad y globalización*, Barcelona, Ariel.
- PLANET, A. y HERNANDO DE LARRAMENDI, M. (2003): “Maroc-Espagne: la crise de l’îlot du Persil”, en Leveau, R. (dir.), *Afrique du Nord Moyen-Orient. Espace et conflits*, París, Les Etudes de la Documentation.
- SZMOLKA, I. (2005): *El conflicto de Perejil: la información y la opinión periodística sobre Marruecos en tiempos de crisis*, Ceuta, Ciudad Autónoma de Ceuta, Archivo Central.
- VIVAS, J. (2007): Entrevista con el autor realizada en Ceuta el 05/06/07.

CAPÍTULO XIX

WROCŁAW: FRONTERA ENTRE EUROPA OCCIDENTAL Y ORIENTAL

Ana Espinosa Seguí y Stefan Wieczorek

Un enclave geográfico difícil de encuadrar

Una ciudad ha muerto. En su lugar, y sobre sus piedras, vive otra ciudad.
(Henry Kamm, *New York Times*, 1993).

Según la historiadora Jorunn Senn Fure (1997), “la línea fronteriza de Oder-Neisse no es sólo la frontera de la Unión Europea con un país que quiere entrar en la Unión Europea, sino que es la frontera del antiguo bloque de antiguos países de la Unión Soviética con Europa Occidental. Una línea entre dos países con una historia de coexistencia y vecindad, marcada en el siglo XX por conflictos nacionalistas, guerra, limpieza étnica y ocupación”.

Tal historia no podía dejar a su territorio indiferente, y por ello, se puede afirmar que la realidad actual de las regiones de Alta y Baja Silesia está marcada por una fuerte complejidad, evidentemente histórica, pero sobre todo cultural, política y social.

Dentro de este territorio reconstruido y redefinido por un cambio de fronteras, de habitantes y de cultura, destaca la capital de Baja Silesia, Wrocław, por ser el mejor ejemplo de este proceso.

Wrocław era la mayor ciudad al este de Berlín en los territorios alemanes anteriores a la Segunda Guerra Mundial, la cuarta ciudad alemana en volumen de población, fue declarada fortaleza por Hitler en 1945, antes de que pudiera caer en manos soviéticas, y su pérdida supuso la irremediable retirada de Alemania de un área estratégica en el paso de Europa Occidental a la Oriental.

Desde la perspectiva polaca, Wrocław, y en general las provincias de Baja y Alta Silesia, era una compensación por los territorios perdidos a Rusia en su frontera oriental, aunque indirectamente, también era la manera de ganar territorio a Occidente de la Unión Soviética. Los nuevos habitantes de la ciudad, exiliados del este y centro de Polonia, acogieron no sin cierto recelo al que iba a poder ser el único espacio al que denominar “hogar”. Además, Wrocław era considerada la joya de los llamados “territorios recobrados” (Davies, 2003) de la frontera oeste a Alemania, el espacio urbano más importante de la frontera sur con Alemania y también de mejor localización estratégica.

A lo largo de gran parte de la segunda mitad del siglo XX, dominada por la propaganda comunista, Wrocław construyó una imagen de sí misma basada en un pasado exclusivamente polaco, obviando los casi seiscientos años de cambios de fronteras y de pertenencia a otras dinastías europeas, entre ellas a Alemania.

Sin embargo, la reciente construcción de la democracia polaca desde comienzos de la década de los años 80, el nacimiento de una economía de mercado en el año 1989 y la entrada en la Unión Europea en el año 2005 han diseñado una nueva imagen de Wrocław basada en una mayor apertura, en la necesaria revisión de las relaciones fronterizas con Alemania y la captación de capital inversor extranjero, en parte procedente de Alemania.

En la consolidación de este proceso han influido una serie de eventos de suma relevancia histórica; el último de ellos, la apertura definitiva de las fronteras polacas del oeste en diciembre de 2007 a los demás miembros de la Unión Europea.

No obstante, esta aparente *disolución de la frontera polaco-alemana* (en palabras del periodista Nicholas Kulish¹) aún no ha conseguido disolver las diferencias entre alemanes y polacos.

De este modo, y aun conociendo la enorme importancia que tienen las inversiones alemanas en tierra polaca, sobre todo inmobiliarias, muchos habitantes de Wrocław ven con recelo la cada vez mayor inversión alemana en la ciudad y la región, sobre todo si una parte de estos inversores son descendientes de los antiguos habitantes de la ciudad en época de dominio alemán.

En este trabajo se realizará una evolución histórica y social de Wrocław en las últimas décadas para, posteriormente, poder analizar la situación actual en cuanto a la identidad de la propia ciudad y la consolidación como puerta de Polonia en las relaciones con el resto de la Unión Europea.

Aproximación a la realidad cultural y geográfica de la ciudad de Wrocław

Por primera vez desde que ha vuelto a ser una ciudad polaca, Wrocław es libre para confesar su pasado.
(Henry Kamm, *New York Times*, 1993).

Aunque difícil de creer desde una perspectiva occidental, la historia de Wrocław y de la región de Silesia ha sido una asignatura pendiente para los propios habitantes de la ciudad y, en general, para todos los polacos. La convulsa historia de la ciudad se ha visto brutalmente negada durante un largo período de tiempo, delimitado por el fin de la Segunda Guerra Mundial y los cambios políticos, sociales y culturales del año 1981 ligados al triunfo de Solidarnósc.

Durante dicho período, el régimen comunista reescribió y anuló el pasado alemán de la ciudad, incentivando un proceso de polonización brusco en la misma (Wolff, 2003), sin apenas rigor histórico y sin el consentimiento de la elite intelectual polaca (Davies, 2003). Todos los signos de la cultura alemana fueron eliminados de la urbe con el fin de negar un pasado de más de seiscientos años de dominio no polaco en Wrocław², cono-

1. Kulish, 2007.

2. Como se desarrollará posteriormente, la ciudad de Wrocław estuvo fuera del dominio polaco más de seiscientos años, aunque fueron las raíces alemanas de la misma las que más duramente fueron olvidadas durante el período comunista. Por una parte, la impronta alemana tenía una mayor trascendencia en la ciudad por ser la más reciente de su historia, pero al

ciéndose este proceso como la *liquidación de las trazas de la germanidad* en la ciudad (Thum, 2005). Así, el paso hacia la democracia y el libre acceso a la información y la cultura ha sido aprovechado por diferentes estudiosos, polacos o europeos occidentales, para poder re-estudiar e investigar el pasado oculto de esta ciudad.

Los estudios llevados a cabo en Wrocław desde la instauración de la democracia polaca a comienzos de la década de los 80 han tenido una base eminentemente histórica (Senn Fure, 1997; Niebehr y Stiller, 2001; Davies, 2003), debido sobre todo a las ansias de conocimiento de su población y a la necesidad de mostrar la verdadera realidad histórica y cultural a la sociedad de Wrocław.

En este sentido, los propios poderes públicos de la ciudad demandaron, a comienzos de la primera década del siglo XXI, la reconstrucción de la historia de Wrocław desde su origen hasta la actualidad al historiador británico Norman Davies. De este modo, el libro *Microcosm: portrait of a central European city*³ podría ser considerado como la primera biografía de una ciudad negada a su propia historia.

De similar valor histórico podría considerarse la obra del historiador alemán Georg Thum, *Obce miasto. Wrocław 1945 i potem* (La ciudad desconocida. Wrocław 1945 y después), publicada con posterioridad como continuación de la investigación de Norman Davies.

De forma paralela, y siempre manteniendo una importante base histórica en el desarrollo de sus investigaciones, politólogos y etnógrafos como Stefan Wolff (1999, 2003, 2003, 2005; Wolff y Cordell, 2003) o Tomasz Kamusella (2003) han estudiado la región fronteriza de Silesia desde un punto de vista más social, otorgando mayor relevancia a las relaciones entre las comunidades polaca y alemana, su identidad cultural y su relación/disputa por el territorio. De igual modo que había sucedido en la época de dominio soviético con la negación del pasado alemán de Wrocław, las autoridades locales competentes durante dicho período negaron toda posibilidad de desarrollo cultural a la minoría étnica alemana, que a pesar de la expulsión había decidido permanecer en la región fronteriza de Silesia, en muchas ocasiones, como una muestra férrea de su sentimiento de pertenencia al territorio.

La tercera línea de investigación más desarrollada en los estudios sobre la ciudad de Wrocław y su condición de ciudad fronteriza están más relacionados con las ciencias económicas. El rápido despegue económico de Polonia de las últimas dos décadas, la instauración de una economía de mercado y la posibilidad de mercado de las empresas de Europa Occidental en los antiguos países de la órbita comunista han motivado un giro de las investigaciones sobre Wrocław hacia su potencial económico, como mercado de consumo y de inversión (Michalak, 2001; Niebuhr y Stiller, 2001; Markham, 2003). Los poderes públicos han incentivado la aparición de este tipo de investigaciones debido a su importancia para el futuro de la ciudad, que confía de una forma demasiado dependiente en la inversión extranjera, fundamentalmente de empresas alemanas, británicas e irlandesas (Michalak, 2001; Oficina de Desarrollo Económico de Wrocław, 2006).

mismo tiempo, la enemistad latente entre el bloque soviético y las dos Alemanias motivó la negación de esta realidad cultural, histórica y arquitectónica.

3. Microcosmos, retrato de una ciudad de Europa Central.

Llegados a este punto, sería necesario reflexionar sobre el papel que la Geografía podría desarrollar en el análisis de este espacio. Si bien es cierto que los estudios históricos han sabido restaurar una realidad negada por la fuerza a una sociedad profundamente confundida y desarraigada, de igual modo que los estudios etnográficos, la visión geográfica puede ayudar a crear un verdadero vínculo entre la sociedad actual de la región de Baja Silesia y en especial de su capital, Wrocław, con su propio territorio y con el área que la circunda, poniendo en valor su estratégica situación para un mejor aprovechamiento de su territorio y de sus potencialidades.

La dificultad de identidad con el territorio con la que partía la sociedad polaca en la puesta en valor de su propio espacio ha sido poco valorada en los estudios económicos, en los que ha prevalecido una visión demasiado economicista de la frontera polaco-alemana. Como se desarrollará a continuación, es necesario definir qué entendemos por frontera y cómo la interpretación de este término puede proporcionar una mayor identidad al caso de la ciudad de Wrocław.

Conceptualización del término frontera y su aplicación a la frontera polaco-alemana

La estrategia de localización de Breslau cambió en el año 1933. Mientras que cinco años atrás había sido una base de abastecimiento para las defensas militares de la frontera con el imperio ruso, ahora se encontraba en un puesto preferente en una sección de la frontera alemana con una Polonia independiente.

(Miles Davies, 2003).

En la literatura científica existe una gran unanimidad en seguir denominando a Wrocław como *ciudad fronteriza* (Kamm, 1993, 1995; Davies, 2003; Kamusella, 2003; Thum, 2005). Incluso los historiadores Jorunn Sem Fure (1997) y Georg Thum (2005) hablan de la existencia de una región fronteriza polaco-alemana, cuyo centro neurálgico sería la propia capital de Baja Silesia, por ser la ciudad de mayor entidad de la región y por su mayor dinamismo económico y cultural.

Sin embargo, en la realización de este estudio se ha subrayado la existencia de una mayor complejidad de la realidad cultural, social y sobre todo territorial que mantiene la ciudad polaca de Wrocław y sobre la que se ha construido su actual identidad.

Mientras que en la gran mayoría de casos el concepto frontera hace referencia a separación, demarcación u obstáculo (Diesbach de Rochenfort, 2002), es difícil encontrar la acepción “sustitución” en dichas definiciones, que sería exactamente la única que haría referencia a la situación de la ciudad polaca objeto de estudio.

En efecto, la revisión de la bibliografía sobre ciudades fronterizas (Diesbach de Rochefort, 2002; Martínez, 2006; Rajchenberg y Héau Lambert, 2007; Guzmán *et al.*, 2007) ofrece una visión diametralmente distinta de la realidad wroclawiana, que dista mucho de poder ser considerada “otra ciudad fronteriza”.

Es sí misma podría ser considerada una ciudad-frontera, ya que su incorporación a Polonia tras la Segunda Guerra Mundial se llevó a cabo de una manera absoluta, sustituyendo al 100% de su población como no se había realizado en ninguna otra ciudad de dicho conflicto. Desde ese momento, la ciudad vivió de espaldas a su frontera

Reminiscencias alemanas en vivienda de Wrocław en 1989

(Fotografía de Ian Wiblin dentro de la colección Wrocław)



oeste con Alemania, negando cualquier parentesco con dicho país y con su pasado alemán, no tanto por propia voluntad como por una imposición no argumentada.

No obstante, esta sustitución social de la ciudad y la expulsión de sus habitantes anteriores no hizo sino dificultar la creación de una identidad urbana y cultural basada en su propia historia, ya que sus habitantes se vieron forzados a generar una nueva cultura de Wrocław por medio de la exportación directa de sus tradiciones desde sus ciudades de origen. Así, desde este punto de vista, la frontera podría difuminarse hasta casi desaparecer, por ser una imposición cultural forzada por sus propios habitantes y no una construcción sociohistórica (Rajchenberg y Héau Lambert, 2007), socialmente aceptada por todos por tradición o historia.

En palabras de Georg Thum (2005): “Wrocław era un lugar con todo tipo de tradiciones, excepto las locales, que habían desaparecido de forma inevitable con la expulsión de los alemanes y que habían sido reinventadas por los nuevos habitantes de Wrocław”.

Por este motivo, desde mediados de la década de 1950 los poderes públicos suscitaron un movimiento de sentimiento de pertenencia, de reafirmación de las fronteras, que según Georg Thum, era “la única inversión no material que los poderes públicos podían llevar a cabo para que la población creyera en el futuro de Wrocław”.

Sin embargo, esta definición de las fronteras como medio para tranquilizar a la población sobre su estabilidad no supuso un mejor conocimiento de la ciudad ni, mucho menos, una proyección de la ciudad real.

Ello ha conllevado que la ciudad haya arrastrado una pesada losa sobre su verdadera identidad como ciudad-frontera a lo largo de las últimas décadas que aún se refleja en la actualidad. De la lucha entre una identidad alemana a la construcción de una polaca, creada con gente ajena a la historia de la ciudad y desarraigada de sus propios hogares, en un territorio cuyos límites no habían sido siempre aceptados o aprehendidos por ambas partes, se ha pasado a una identidad mucho más abierta, que valora más positivamente su frontera y su pasado multicultural y multiétnico. Varios factores han influido en esta apertura de la imagen e identidad de Wrocław, pero sin duda, el comienzo del libre mercado y la entrada de Polonia en la Unión Europea han sido decisivos.

Además, la visita del canciller Helmut Kohl en el año 1989 y los posteriores tratados entre Alemania y Polonia de los años 1990 y 1991 motivaron una estabilización definitiva de las fronteras entre ambos países, lo que ayudó al fortalecimiento de la identidad polaca de Wrocław, de la minoría alemana que allí reside y, en general, de las regiones de Alta y Baja Silesia.

Así, directamente se ha pasado de una ciudad-frontera, sin ningún contacto con Alemania, a la paulatina conformación de una región funcional fronteriza, en la que Wrocław posee una localización inmejorable en las relaciones con Alemania y el resto de Europa Occidental. Esta vocación creciente de Wrocław como nudo de comunicación con Occidente se ha visto reforzada con la necesaria cooperación de Polonia con el resto de la Unión Europea, que en muchos casos se vería ligada totalmente a la cooperación con su país vecino.

Una breve evolución histórica de la ciudad de Wrocław

Ahora Polonia podrá ser libre al fin, finalmente libre.
(Bill Ryan, *New York Times*, 1994).

Para poder comprender mejor las estrategias actuales que está llevando a cabo la ciudad de Wrocław, es necesario ahondar, aunque brevemente, en la evolución histórica de dicha ciudad, con el único fin de comprender la multiculturalidad y el crisol de culturas que se han desarrollado en la misma.

La Segunda Guerra Mundial puede ser considerada como uno de los hitos más importantes y decisivos de la ciudad de Wrocław en el siglo XX. Como se ha citado anteriormente, las resoluciones de los tratados de Yalta y Postdam supusieron la pérdida de la frontera anterior a 1945 de Alemania y la expulsión de una gran parte de su población, aquella que se negó al proceso de "polonización" (Kamusella, 2003; Wolff y Cordell, 2003) que Polonia exigía a sus residentes, basado en la negación de la nacionalidad y cultura alemana y la aceptación de la cultura, lengua y nacionalidad polaca.

Por ello, la impronta alemana ha sido la más decisiva en la historia reciente de Wrocław, pero no significa que la ciudad haya tenido una historia dual, basada en la disputa entre ambos países por este territorio.

Wrocław, Vratislavia, Breslavia, Breslau o Wrotizlawa, conocida por tantos nombres como pueblos la han conquistado, perdió su materna nacionalidad polaca en la primera mitad del siglo X, cuando se halló bajo dominio bohemio. Más tarde consiguió una cierta independencia bajo los principados autónomos de los Piastas de Silesia durante los siglos XII al XIV, que se ha mantenido en cierto modo a lo largo de la historia, ya que Silesia ha demandado una mayor independencia frente a otras regiones polacas por sus exclusivas condiciones sociales, geográficas y culturales. Posteriormente, la ciudad de Wrocław y los ducados cercanos pasaron a dominio bohemio, hasta que, en el siglo XVI, Polonia dejó de perseguir la supremacía en ambas regiones de Silesia por la entrada de los Habsburgo. En 1741, tras la Guerra de Silesia, Wrocław y también ambas Silesias cayeron bajo el dominio pruso.

Observando el prolijo número de diversos pueblos que han conquistado esta ciudad, es fácil entender que los poderes locales, en una dinámica de apertura, quieran ofrecer una imagen multicultural y cosmopolita:

“Wrocław es un excelente ejemplo de metrópolis multicultural situada en la interfaz de áreas diversas étnicamente [...]. Esta multiculturalidad dejó una profunda impresión en el carácter de la ciudad tras la Segunda Guerra Mundial, cuando la población alemana de la ciudad fue ampliamente desplazada por habitantes de varias regiones de Polonia, incluyendo los desplazados por la apropiación de territorios del Este por parte de la Unión Soviética [...]” [www.wroclaw.pl].

Sin embargo, una gran mayoría de la sociedad de Wrocław es polaca, sobrepasando el 98% del total de la población⁴, y aunque, tras los polacos, los alemanes sean el grupo más numeroso, el fuerte proceso de “polonización” llevado a cabo durante el período comunista distorsiona las cifras actuales al incluir a un número muy elevado de ciudadanos, entre 600.000 y 800.000 (Schneider, 1990), con doble nacionalidad: polaca y alemana, como ciudadanos polacos. Esta realidad choca con las ansias de la ciudad por revivir un cosmopolitanismo histórico, que podría ayudarle a construir una imagen menos sesgada por los acontecimientos políticos del siglo XX y más en consonancia con la nueva posición que jugará Wrocław en la entrada de Polonia en la Unión Europea.

Wrocław, “la puerta de entrada” de Polonia a Europa Occidental

En efecto, la frontera polaco-alemana del Oder-Neisse ha sido considerada una zona vital en la europeización de Polonia y en la apertura al libre mercado de las principales regiones económicas del país.

Por ese motivo, la región fronteriza de Silesia, y en especial Wrocław, se consideran de suma importancia estratégica para el crecimiento económico de la región y del país.

Según la Oficina de Desarrollo Económico de Wrocław, “La situación geográfica de la ciudad, el potencial de negocio de individuos o empresas operando allí y las posibilidades de inversión creadas por la ciudad son más y más apreciadas por inversores extranjeros que buscan nuevos mercados para sus propios negocios”.

Pero también Wieslaw Michalak (2001) valora las relaciones históricas entre el oeste de Polonia y la Europa Occidental y la proximidad a la antigua Europa de los 15 para el desarrollo económico del país, de igual modo que Georg Thum (2005), que añade que “Wrocław está más cerca que Cracovia y Varsovia de los centros económicos de la Unión Europea y tiene una localización estratégica en la emergente red paneuropea de ferrocarriles, autopistas y canales fluviales navegables”.

De este modo, la ciudad ha desarrollado una fuerte atracción para las empresas europeas de Irlanda, Reino Unido, Alemania e Italia, o más tardíamente, de España. Súbitamente, tras la apertura económica de su mercado, empresas procedentes de Europa Occidental se asentaron en Wrocław, creando la base para la construcción de un polo industrial de suma importancia estratégica en la región económica centroeuropea. Mediante el desarrollo económico del país, Polonia, y por ende, Wrocław, ganaban centralidad funcional al tiempo que debilitaban las preexistentes fronteras con Alemania.

4. www.gus.pl

Los años posteriores a la apertura del mercado polaco captaron el mayor número de empresas de capital extranjero, aunque a partir de 2004 ha comenzado otra fuerte etapa inversionista en la ciudad como consecuencia de la incorporación de Polonia a la Unión Europea, el desarrollo económico del país, su potencial como mercado de consumo y el levantamiento de las fronteras.

En la tabla 1 se puede observar cómo Irlanda, Francia y Alemania se encuentran a la cabeza en inversión de capital en la ciudad, sobre todo Irlanda. Sin embargo, al analizar la tabla 2, Alemania sería el país, con una gran diferencia, que mayor número de empresas inversoras posee en la ciudad. Esto se debe al menor tamaño de las mismas, lo que indica una mayor fluidez del capital procedente de pequeñas y medianas empresas hacia su país vecino. En este sentido, la "región fronteriza de Silesia", denominada por Jorunn Sem (2005), sí que tendría cabida al fomentar y no bloquear las inversiones y las transacciones comerciales entre ambos países.

Una de las actividades que más fuerza ha cobrado en Wrocław en la última década ha sido la construcción, bien por inversión económica o por compra de una segunda residencia.

De este modo, el 10% de las nuevas viviendas construidas en Wrocław en el año 2007 pertenecían a inversiones extranjeras, mayoritariamente procedentes de Reino Unido, Irlanda y Alemania. En este último caso, un número elevado de estas compras pertenecen a polacos nacionalizados y residentes en Alemania, pero también es significativa la compra de viviendas y parcelas por parte de descendientes alemanes procedentes de Wrocław o de Baja Silesia (Wielgo, 2007).

El rápido crecimiento de la inversión extranjera, acentuado tras la entrada en la Unión Europea, ha sido frenado por medio de la actuación legislativa en materia de inversiones del gobierno polaco. A pesar de las múltiples concesiones que se han otorgado en los últimos años a diversos inversores internacionales, la elite política ha sido cautelosa a la hora de otorgar demasiada libertad a empresas foráneas, sobre todo a aquellas relacionadas con la inversión inmobiliaria, que podían ejercer un excesivo control sobre el territorio. Aunque no expresamente, en el interior de estas declaraciones subyace la incertidumbre de permitir una neocolonización alemana en la zona, lo que podría ser un paso hacia atrás en la construcción del estado-nación polaco, a pesar de la apertura de las fronteras a Europa y la mejora de las relaciones entre ambos países.

Conclusiones

Polonia ha instaurado nuevas relaciones con la Unión Europea tras su entrada en la Unión Europea y, como consecuencia de ello, ha mejorado su posición fronteriza con la vecina Alemania, uno de los motores de inversión con los que cuenta el país y con quien le unen numerosos vínculos culturales, históricos y sociales.

A pesar de ello, las relaciones entre ambos países han pasado por situaciones comprometidas en las que la superioridad alemana en temas económicos y políticos ha puesto a prueba al gobierno polaco, temeroso de una excesiva confianza que pueda repercutirle negativamente.

En efecto, esta visión política desconfiada de las relaciones con Alemania se traduce en la sociedad, como ha captado el *Centrum Badania Opinii Społecznej* (Centro de Estudios de la Opinión Pública Polaca). Según este

Tabla 1. Países con mayor inversión económica en Wrocław

(Fuente: *Foreign capital in Wrocław*, 2006. Oficina de Desarrollo Económico de Wrocław)

	PAÍS INVERSOR	CAPITAL (EN \$)		PAÍS INVERSOR	CAPITAL (EN \$)
1	Irlanda	746.909.290	32	República Eslovaca	55.183
2	Francia	325.975.199	33	Taiwan	48.182
3	Alemania	281.723.054	34	Islas Caimán	46.100
4	Suecia	87.348.255	35	Eslovenia	45.444
5	Estados Unidos	71.310.108	36	Turquía	31.644
6	Dinamarca	36.749.227	37	Australia	27.823
7	Reino Unido	29.039.590	38	Armenia	25.968
8	España	21.071.277	39	India	18.448
9	Canadá	8.085.536	40	Lituania	16.656
10	Italia	6.537.784	41	Nueva Zelanda	14.675
11	Yugoslavia	6.324.666	42	Libia	14.088
12	Suiza	5.882.600	43	Hungría	12.758
13	Austria	5.256.949	44	Noruega	12.563
14	Luxemburgo	4.031.831	45	Israel	12.427
15	Holanda	3.920.098	46	Mongolia	9.943
16	Corea	3.758.635	47	Georgia	4.464
17	Liechtenstein	2.088.998	48	Albania	4.320
18	Rusia	1.987.479	49	Marruecos	4.051
19	República Checa	1.680.246	50	Malta	4.011
20	Japon	1.397.385	51	Nigeria	2.995
21	Finlandia	1.227.822	52	Guinea	2.535
22	Bélgica	899.341	53	Argelia	2.466
23	Vietnam	673.334	54	Kazakhstan	2.041
24	Bulgaria	621.060	55	Jordania	1.911
25	Grecia	357.442	56	Omán	1.770
26	Noruega	346.406	57	Camboya	1.633
27	China	325.283	58	Angola	1.435
28	Ucrania	188.746	59	Siria	1.394
29	Bielorrusia	145.715	60	Rumania	1.142
30	Portugal	115.949	61	Croacia	1.090
31	Australia	97.725	62	Pakistán	786
			63	Otros Países	55.343.901

Tabla 2. Países con mayor número de empresas inversoras en Wrocław

(Fuente: *Foreign capital in Wrocław, 2006*. Oficina de Desarrollo Económico de Wrocław)

POSICIÓN	PAÍS INVERSOR	Nº DE EMPRESAS INVERSORAS	POSICIÓN	PAÍS INVERSOR	Nº DE EMPRESAS INVERSORAS
1	Alemania	1086	32	Luxemburgo	5
2	Vietnam	223	33	Japón	4
3	Italia	118	34	Georgia	3
4	Austria	86	35	Taiwán	4
5	Francia	87	36	Eslovenia	3
6	Estados Unidos	84	37	Lituania	3
7	Holanda	68	38	Portugal	3
8	República Checa	59	39	Yugoslavia	2
9	Suecia	54	40	Nigeria	2
10	Suiza	43	41	Hungría	2
11	Reino Unido	39	42	Jordania	2
12	Ucrania	35	43	Islas Caimán	2
13	Bélgica	37	44	Libia	2
14	Rusia	29	45	Marruecos	2
15	España	24	46	Australia	2
16	Noruega	23	47	Turquía	2
17	Canadá	23	48	Albania	1
18	Dinamarca	19	49	Guinea	1
19	China	18	50	Malta	1
20	Bielorrusia	16	51	Argelia	1
21	Grecia	15	52	Kazakhstan	1
22	Bulgaria	14	53	Omán	1
23	Irlanda	12	54	Camboya	1
24	Armenia	11	55	Angola	1
25	India	9	56	Croacia	1
26	República Eslovaca	9	57	Pakistán	1
27	Australia	9	58	Rumania	1
28	Finlandia	9	59	Nueva Zelanda	1
29	Corea	7	60	Mongolia	1
30	Liechtenstein	6	61	Noruega	1
31	Israel	5	62	Otros Países	11

organismo, en una encuesta realizada en 2006 a escala nacional, el 57% de los encuestados consideraban las relaciones entre ambos países totalmente estancadas, y sólo el 33% consideraba que eran buenas. Esta visión no mejoraba si se preguntaba por el futuro, ya que el 46% opinaba que las relaciones serían similares a la actualidad. Esta visión es todavía más pesimista en las regiones fronterizas, donde la inversión extranjera es considerada de algún modo como la desestabilización de un período en el que se ha logrado la consolidación de su identidad.

Agradecimientos

En la elaboración de esta comunicación nos gustaría agradecer la colaboración de Ewa y Zbigniew Wieczorek, por su generosa ayuda en la búsqueda de información actualizada sobre Wrocław y la intermediación directa con los organismos locales a quienes hemos solicitado información. Muy profundamente querríamos también agradecer a Ian Wiblin su visión personal y artística de la ciudad de Wrocław, compartiendo con nosotros una muestra de sus colecciones fotográficas tomadas en los años 1989 y 2006.

Bibliografía

- BERSTEIN, R. (2003): "Honor the Uprooted Germans? Poles Are Uneasy", *The New York Times*, 23-10-2003.
- CORDELL, K. y WOLFF, S. (2005): "Ethnic Germans in Poland and the Czech Republic. A comparative evaluation", *Nationalities papers*, 33, 2: 255-276.
- DAVIES, N. (2003): *Microcosm: portrait of a central European city*, Editorial Pimlico, 585 pp.
- DIESBACH DE ROCHEFORT, N. (2002): "Frontera: ¿muro divisorio o tejido de relaciones?", *Frontera Norte*, 3, 5: 9-42, enero-junio, Colegio de la Frontera Norte, Tijuana, México.
- GALENT, M. y KUBICKI, P. (2007): "Issues, methods and outcomes of ethnological studies on cultural diversity in Poland", conferencia *Ethnological understandings of cultural diversity in Central European Urban Spaces*, Hungarian Academy of Sciences, Budapest, Hungría, 29 de marzo de 2007.
- KAMM, H. (1987): "Lvov journal: the survivors/grand buildings and the ghosts", *The New York Times*, 07-05-1987.
- KAMM, H. (1993): "Wrocław Journal; Yes, Class, Once Upon a Time This Was Germany", *The New York Times*, 05-01-1993.
- KAMM, H. (1995): "Reclaiming the Past - A special report. Poland Reawakens to Its History As Communism's Mirror Shatters", *The New York Times*, 26-01-1995.
- KAMUSELLA, T. (2003): "Dual citizenship in Opole Silesia in the context of European integration", *Sociology and Psychology*, 2, 10: 699-716, serie Philosophy.
- KULISH, N. (2007): "Quietly, the Polish-German border dissolves", *International Herald Tribune*, 19-12-2007.
- LÓPEZ, T. et al. (2007): "Melilla: ciudad fronteriza internacional e intercontinental. Análisis histórico, económico y educativo", *Frontera Norte*, 19, 37: 7-33, enero-junio, Colegio de la Frontera Norte, Tijuana, México.
- MARKHAM, M. (2003): "Poland: housing challenge in a time of transition", congreso *HUT 264M Housing Policy in the United States: The Intersection of the Public and Private Sectors in Housing Finance*.

- MARTÍNEZ, G. (2006): "Cultura popular, identidad y espacio", *Frontera Norte*, 18, 36: 181-190, julio-diciembre, Colegio de la Frontera Norte, Tijuana, México.
- MICHALAK, W. (2001): "Retail in Poland: An Assessment of Changing Market and Foreign Investment Conditions", *Canadian Journal of Regional Science/Revue canadienne des sciences régionales*, XXIV, 3: 485-504.
- NIEBUHR, A. y STILLER, S. (2001): "Integration Effects in Border Regions - A Survey of Economic Theory and Empirical Studies", *HWWA Discusión*, Departamento de Integración Europea de Hamburgo, Alemania, pp 1-30.
- RAJCHENBERG, E. y HÉAU LAMBERT, C. (2007): "La frontera en la comunidad imaginada del siglo XIX", *Frontera Norte*, 19, 38: 37-61, julio-diciembre, Colegio de la Frontera Norte, Tijuana, México.
- RYAN, B. (1994): "The New Britain-Wroclaw connection", *The New York Times*, nº 17, julio.
- SEM FURE, J. (1997): "The German-Polish Border Region. A Case of Regional Integration?", *Arena Working Papers series*, Universidad de Oslo, Noruega.
- SMITH, A. (1991): *National identity*, Penguin Books.
- SCHNEIDER, P. (1990): "Is anyone German here? A journey into Silesia", *The New York Times*, 15-04-1990.
- THUM, G. (2005): "Wroclaw and the myth of the multicultural border city", *European Review*, 13, 2: 227-235.
- THUM, G. (2006): *Obce miasto. Wrocław 1945 i potem*, Editorial Via Nova, 512 pp.
- WIBLIN, I. (2006): "Recovered territory: the spectral cities of Breslau and Wrocław photographically revisited", *The Journal of Architecture*, 11, 5: 551- 557.
- WIELGO, M. (2007): "Cudzoziemcy chca zarabiać na polskich mieszkaniach", *Gazeta*, 12-04-2007.
- WOLFF, S. (1999): "Ethno-Territorial Cross-Border Conflict in Western Europe", *The European Legacy*, vol. 4, nº 5.
- WOLFF, S. (2003): *Disputed territories*, serie *Ethnopolitics*, Bregan Books, 272 pp.
- WOLFF, S. (2005): Ethnopolitics in Central and Eastern Europe: Accommodation through De-ethnicisation", en Kühl, Jørgen y Weller, Marc (eds.), *Minority Policy in Action: The Bonn-Copenhagen Declarations in a European Context, 1955- 2005*, Flensburg, European Centre for the Minority Issues.
- WOLFF, S. y CORDELL, K. (2003): "Ethnic Germans as a language minority in Central and Eastern Europe: legislative and policy frameworks in Poland, Hungary and Romania", en Hogan-Brun, Gabrielle y Wolff, Stefan (eds.), *Minority Languages in Europe: Frameworks, Status, Prospects*, Palgrave MacMillan, pp 99-119.
- www.wroclaw.pl
www.gus.pl
www.cbos.pl

CAPITULO XX

INMIGRACIÓN Y PROCESOS DE SUCESIÓN. HACIA UNA NUEVA SEGREGACIÓN Y NUEVAS FRONTERAS INTERNAS DE SEVILLA

Iban Díaz Parra

Introducción

Allí donde el crecimiento responde a la inmigración el cambio social es necesariamente más acusado y rápido. [...]

La sociedad, en general, tiende a aproximarse a las condiciones que ahora reconocemos como propiamente características de frontera.

(Park, 1999: 92).

La llegada de trabajadores inmigrantes a Sevilla como un fenómeno demográfico notable ha venido acompañada de intensos procesos de sucesión en antiguas barriadas obreras y parece avocada a generar un tipo de segregación étnica y económica nueva para la ciudad. Aunque hoy día la población inmigrante supone una pequeña proporción de la población total de la ciudad, es éste un proceso que con toda seguridad ganará importancia en un futuro próximo. Prueba de ello es el cambio de la situación, a este respecto, en los últimos años. En la presente década en Sevilla la inmigración ha pasado de ser un hecho meramente anecdótico a ser uno de los protagonistas del debate público.

El estudio de la distribución de los inmigrantes en Sevilla parece hoy un tema ineludible para la comprensión de la ciudad. La aparición de los inmigrantes como sujeto social de peso conlleva importantes transformaciones sociales, con consecuencias urbanísticas y espaciales que empiezan a vislumbrarse en el presente.

La distribución de los inmigrantes genera dos hechos sociales y espaciales fundamentales. Por un lado, la segregación, que en un caso extremo puede dar lugar a la creación de guetos. Por otro lado, los procesos de sucesión en los barrios donde se ubican los inmigrantes, una etnización de determinados barrios no exenta de conflicto.

La segregación es consustancial a la ciudad capitalista; no obstante, en la actualidad se está viviendo la etnización de dicha segregación en numerosas ciudades españolas, al mismo tiempo que una reconfiguración de las fronteras internas en la distribución de los grupos sociales en la ciudad.

La nueva segregación étnica parece seguir a la antigua segregación social sobre las barriadas obreras desarrolladas entre las décadas de 1950 y 1970. De esta forma, las nuevas fronteras internas que se están configurando en la actualidad en base a la segregación étnica se amoldan a las antiguas fronteras y barreras sociales de las zonas proletarias de la vieja periferia sevillana.

La concentración de la inmigración económica en Sevilla se ha venido a localizar en sectores con características muy específicas. Se trata de barriadas del primer anillo de viviendas obreras y que han cumplido un ciclo de vida. La inmigración económica protagonizada por latinoamericanos, africanos y asiáticos se ha concentrado en viejos sectores obreros, con una edificación envejecida y desvalorizada y sin perspectivas de revalorización, lo que está permitiendo el desarrollo de procesos de sucesión de la población, de una población de clase trabajadora autóctona por una población trabajadora foránea.

Por el contrario, la población extranjera proveniente de países desarrollados, y cuyo desplazamiento puede deberse también a motivos laborales, tenderá a concentrarse en sectores más valorizados de la ciudad. En este caso, un mayor poder adquisitivo permitiría una elección que se decantaría por los sectores de la ciudad con mayor riqueza cultural y patrimonial, los sectores históricos, contribuyendo en cierta medida a la gentrificación de los mismos. En este contexto, los procesos de sucesión protagonizados por los inmigrantes, junto con los procesos de gentrificación propios del conjunto histórico de la ciudad, van dando lugar a una nueva geografía de la ciudad, con nuevas fronteras y nuevas configuraciones para viejos lugares.

El objetivo de este trabajo es, por lo tanto, cartografiar las nuevas configuraciones sociales de la ciudad fruto de la formación de comunidades de emigrantes y las fronteras internas que dibuja su distribución.

Ámbito e índices utilizados

Se ha partido de los datos recogidos en el Padrón Municipal, correspondiendo dichos datos a los individuos extranjeros empadronados en la ciudad de Sevilla para el año 2006; y siendo considerados extranjeros, según la legislación vigente, aquellos que carecen de la nacionalidad española. La inscripción en el Padrón Municipal es un acto voluntario que requiere la especificación de un domicilio y que está abierto a todas las personas extranjeras, documentadas o no, por lo que proporciona la información más completa a nivel estadístico.

Los datos son recogidos en el padrón por secciones censales, que han sido agrupadas por barrios con características lo más homogéneas posibles. Estos barrios han sido la unidad de este estudio, agrupando cada uno de ellos de una a diez secciones censales. Han resultado, de esta forma, un total de 108 barrios.

En segundo lugar, se ha agrupado la población extranjera en seis grandes grupos, una simplificación de la situación real con el objetivo de facilitar el análisis y la cartografía de su distribución. Estos grupos se han formado a partir de la suma de individuos de diferentes nacionalidades. El grupo de "Europa Occidental y otros países" pretende incluir a los extranjeros empadronados procedentes de países con un elevado nivel de desarrollo; de esta manera, se han incluido en el grupo los países de Europa Occidental, diferenciados de aquellos que formaban parte del antiguo bloque del Este, así como Estados Unidos, Japón, Canadá, Israel, Australia y Nueva Zelanda. En el grupo de "Rusia y Europa del Este" se incluyen todos aquellos países europeos que pertenecían al bloque del Este con carácter previo a 1989 y excluyendo tan sólo a Alemania. El grupo "Latinoamérica" incluye todos los países de América Latina. El grupo "Magreb" incluye Marruecos, Mauritania, Argelia, Libia y Túnez. A estos grupos se les suman otros dos, denominados "Resto de Asia y Oceanía" y "Resto de África".

Inevitablemente, en determinados grupos el peso de los extranjeros procedentes de algunos países concretos es determinante, éste es el caso de China en el caso del grupo “Resto de Asia y Oceanía”, de Rusia y Rumania en el grupo “Rusia y Europa del Este”, de los ecuatorianos en el caso de “Latinoamérica” y de los marroquíes en el caso de “Magreb”.

Una vez agrupados estos datos, se ha calculado la proporción de los extranjeros de cada uno de los seis grupos con respecto a la población total de cada uno de los 108 barrios. Con estos datos, y estableciendo cinco orquillas, se han elaborado seis planos que cartografiaban la distribución de cada uno de estos seis grupos de extranjeros en la ciudad.

Para averiguar la mayor o menor segregación o la mayor o menor centralidad en la ciudad de los diferentes grupos, se han aplicado dos índices. Se han aplicado el “índice de segregación”, que mide el mayor o menor equilibrio de la distribución de un grupo en la ciudad, y el “índice de centralización”, que mide la importancia de la ubicación en el centro de la ciudad para un grupo determinado (Martori i Cañas, 2004).

El índice de segregación varía entre cero y uno, correspondiendo estos valores a una distribución equilibrada y a una distribución de máxima segregación, respectivamente. Los valores próximos a 0 indicarían, así, una distribución equilibrada e igualitaria del grupo analizado en la ciudad, mientras que los valores próximos a 1 indicarían que existe una sobrerrepresentación del grupo en determinados sectores e infrarrepresentación en otros.

$$S = 1/2S|(xi/X) - [(ti-xi)/(T-X)]|$$

Siendo x_i la población del grupo extranjero en la sección censal i ; X la población total del grupo extranjero en el municipio; t_i la población total en la sección censal i ; y T la población total del municipio.

En segundo lugar, se ha aplicado el índice de centralización, que consiste en calcular la proporción de un grupo que reside en el centro de la ciudad. De igual forma, el índice varía entre 0 y 1, representando los valores próximos a 0 el menor peso de los extranjeros de un determinado grupo, y los valores próximos a 1 la mayor concentración de este grupo en el centro de la ciudad.

$$C = X_c/X$$

Siendo X_c la población del grupo X que reside en el centro de la ciudad.

La segregación y su estudio

El estudio de la distribución de los grupos étnicos en la ciudad cuenta con una larga tradición, desde la Escuela de Sociología de Chicago, hasta el interés de los geógrafos radicales (Harvey, 1972), pasando por los estudios cuantitativos de la década de 1950, que se retoman con renovado interés en décadas recientes (Martori i Cañas, 2004).

La segregación espacial de un grupo determinado implica básicamente la sobrerrepresentación de este grupo en unos sectores y su infrarrepresentación en otros. Bayona i Carrasco caracteriza la segregación geográfica como indicador básico de una desigual distribución de los grupos sociales en un espacio físico determinado (Bayona i Carrasco, 2007). La segregación, como apunta Bayona, es un factor fundamental de la estratificación

social existente que actúa dificultando las posibilidades de movilidad social. Cuenta, por lo tanto, en la mayoría de los casos, con una base económica, a pesar de poder expresar unas características culturales y étnicas.

La existencia del mercado de suelo urbano y de desigualdades económicas entre diferentes grupos de población que habitan la ciudad implica necesariamente la existencia de una segregación socio-económica. Junto a las causas económicas de la segregación, la cultura, etnia o nacionalidad refuerzan la segregación espacial en base a procesos de agrupación de individuos con similares características o en base a situaciones de discriminación. La cuestión étnico-cultural y la socio-económica se relacionan íntimamente en la segregación de la ciudad cosmopolita, no siendo esta afirmación algo en absoluto novedoso; para demostrarlo, puede citarse a Robert E. Park: "Donde individuos de la misma raza y de similar ocupación viven juntos en grupos segregados, el sentimiento de vecindario tiende a fundirse con los antagonismos raciales y los intereses de clase" (Park, 1999: 25). Además, los grupos de inmigrantes no se establecen sobre vacíos demográficos, sino en la ciudad consolidada. De esta forma, una dimensión importante del proceso consiste en el proceso de invasión-sucesión sobre grupos sociales autóctonos, cuya importancia en un área puede haber decrecido por envejecimiento del grupo, o el desplazamiento por diversas razones de la población a otros sectores urbanos.

Para investigadores como Carmen Ocaña, la desigualdad social y el valor desigual del espacio se constituyen en los fundamentos de la segregación en las ciudades (Ocaña, 2005). De esta forma, el poder adquisitivo relativamente bajo de grandes grupos de inmigrantes que llegan a la ciudad determinará en primer lugar su ubicación en la misma. Por el contrario, el mayor poder adquisitivo de un grupo extranjero multiplicará sus posibilidades de elección de una ubicación en la ciudad. La posibilidad de la elección termina siendo el hecho clave. La segregación puede ser voluntaria o involuntaria en función de las posibilidades de elección del grupo segregado (Bayona i Carrasco, 2007).

La segregación, por lo tanto, existe de forma independiente a la existencia de problemas de integración en la sociedad, aunque ejerza una influencia notable en ésta. Se da la situación de grupos con elevadas cuotas de segregación residencial que, al mismo tiempo, se encuentran bien integrados, como es el caso de las clases sociales más elevadas o, entre la población extranjera, aquella que proviene de países desarrollados (Bayona i Carrasco, 2007).

La experiencia en otras ciudades europeas, como Barcelona (Sargatal Bataller, 2001), puede indicarnos algunas de las características con que van a contar los barrios que acogerán a los inmigrantes económicos. Una de las primeras características sería la centralidad del espacio, que determina la posibilidad de acceso a la ciudad y a las posibilidades económicas y sociales que este acceso determina. Otro factor fundamental, dentro de la ciudad consolidada, sería la mayor "sensibilidad" de un sector a la hora de ser sustituida o sucedida su población; sensibilidad que viene determinada por la menor densidad y envejecimiento de la población o la existencia real o potencial de viviendas para su alquiler. Otra característica que parece repetirse en diversas ciudades europeas es la localización de grandes comunidades de inmigrantes en barriadas históricas degradadas y céntricas, asociadas también a un cierto carácter bohemio, como es el caso de Lavapiés en Madrid o El Raval de Barcelona (Sargatal Bataller, 2001).

Segregación e inmigración en Sevilla

Sevilla es una ciudad segregada, al menos desde los desarrollos industriales del siglo XIX. La primera segregación socio-económica de la ciudad es una polarización entre el norte obrero e industrial y el sur burgués y administrativo de la ciudad¹. Una diferenciación que comienza en el recinto intramuros, al que pronto desborda conforme se desarrollan los ensanches de la ciudad y los primeros barrios de autoconstrucción y promociones obreras extramuros.

A esta dualización temprana de la ciudad se le añade al sur y al este una segregación definida por fronteras claramente delimitadas. Hacia el sur, las vías del ferrocarril ejercen de frontera y barrera que han separado históricamente el sector de clase media y media-alta de Bami, El Porvenir o La Palmera de las barriadas proletarias como Tiro de Línea o aquellas que conforman el Polígono Sur. F.J. Torres hace hincapié en las diferentes barreras que persisten desde su formación para explicar la fuerte segregación social, y en ocasiones étnica, existente hoy día en el Polígono Sur (Torres, 2004).

Hacia el este, por su parte, es la Ronda del Tamarguillo la frontera. Originalmente, el encauzamiento de los arroyos Tamarguillo y Tagarete. Esta infraestructura separaba los sectores más nobles del ensanche burgués hacia el este, Nervión, de las promociones obreras que se multiplican entre las décadas de 1950 y 1970. El desbordamiento de los arroyos en 1961 hizo que en los años siguientes se reencauzaran, dando lugar a la actual Ronda del Tamarguillo, durante muchos años, hasta bien entrada la década de 1980, una simple explanada de tierra. Antonio García argumenta la persistencia de la Ronda como una barrera social y urbanística de la ciudad (García García, 2006).

Entre 1999 y 2005 han llegado a España 2,3 millones de inmigrantes. Sevilla es la cuarta metrópoli en tamaño del Estado español, sin embargo, su menor peso económico puede haber hecho que la importancia del fenómeno migratorio tarde más en percibirse o sea menos importante que en otras ciudades de menor tamaño pero con mayor actividad económica y con mercados de trabajo más dinámicos, como Zaragoza o Bilbao (Fullaondo, 2007). Además, y al contrario que en las metrópolis que más inmigrantes reciben, la población de inmigrantes se encuentra sobrerrepresentada en el municipio central e infrarrepresentada en el resto de municipios, con la excepción de San Juan de Aznalfarache (Fullaondo, 2007).

En la última década se ha multiplicado el número de investigaciones sobre el fenómeno de la inmigración en Sevilla, quizás por el fundamentado temor de la administración a que algunos barrios de la ciudad acaben asemejándose a los guetos raciales que se han desarrollado a lo largo del siglo XX, desde Chicago a París². Los

1. Son muy abundantes los textos que hacen hincapié en esta diferenciación: desde Marín de Terán, 1980; a Almuedo Palma, 1996; pasando por Martín, 1998.

2. "Nuestras grandes ciudades resultan al examen un mosaico de pueblos segregados –diferentes en raza, cultura o sencillamente culto–, cada uno de los cuales trata de preservar sus peculiares formas culturales, así como mantener sus individualidades y características concepciones de vida." Park, 1999: 111.

estudios estadísticos sobre la población inmigrante cobran importancia en los anuarios del Servicio Municipal de Estadística, llamando la atención sobre la concentración de inmigrantes en el distrito Macarena, al norte de la ciudad. A partir de esta realidad, funciona en este sector el Observatorio Permanente de la Inmigración de Sevilla, que ha difundido, a su vez, informes estadísticos sobre los distritos Macarena y Macarena Norte. Aunque empiezan a proliferar las investigaciones sobre la inmigración en Sevilla, las más interesantes y desarrolladas, antes que sobre su localización, se han centrado en la situación socioeconómica de los inmigrantes y su integración laboral, como es el caso de los trabajos del grupo GEISA (Castaño y Manjavacas, 2005); sin embargo, faltan estudios que aborden la cuestión de la segregación.

Segregación y distribución de la población extranjera en el municipio de Sevilla

A fecha de 1 de enero de 2006, el número de personas empadronadas en el municipio de Sevilla ascendía a 706.288 personas. De ellas, un 3,68%, 26.036 personas, son extranjeras. Por distritos, el que más población extranjera concentra es Macarena, tanto en números enteros como en la proporción con respecto a la población total. Acoge 6.015 extranjeros censados, que suponen el 7,34% de la población. Le sigue Cerro-Amate, con 3.435 extranjeros, el 3,82% de la población del distrito. Sin embargo, en relación a la proporción de población inmigrante, este último distrito se ve superado por los distritos Centro, 5,71%, y Triana, 3,92%. Estos cuatro distritos, que acogen cerca del 60% de la población extranjera, combinan dos realidades bien distintas. Por un lado, Macarena y Cerro-Amate responden a realidades similares, barriadas obreras construidas entre las décadas de 1950 y 1960. Por otro lado, el distrito Centro corresponde a un espacio histórico con un importante carácter comercial y que ha sufrido una fuerte revalorización y recualificación en las últimas décadas; mientras en el distrito Triana encontramos barriadas de ambos tipos, la Triana histórica y los barrios obreros del siglo XX, como El Tardón, El Carmen o Barrio León.

Respecto de la nacionalidad de los extranjeros, los más numerosos proceden de Marruecos, Ecuador, Colombia, China, Bolivia, Nigeria, Perú, Argentina y Rumania. También son importantes los grupos y países con un mayor nivel de desarrollo económico, como Italia, EEUU, Francia, Portugal o Reino Unido. Por grandes grupos, y para el año 2006, el grupo mayoritario es el de los latinoamericanos, cerca del 44% del total de extranjeros, seguido de lejos por Europa Occidental y otros países desarrollados (17%) y por el Magreb (14%).

La distribución de un grupo de forma equilibrada y similar al conjunto de la población descarta la existencia de segregación, mientras que la existencia de una sobrerrepresentación y una infra-rrepresentación de un grupo en secciones concretas la confirma. Por lo tanto, el primer paso a la hora de analizar la distribución de los grupos de extranjeros sería determinar la existencia de dicha segregación para cada uno de ellos. Esto se ha realizado aplicando el índice de segregación.

De esta forma, comprobamos cómo el grupo de los africanos (excluidos los magrebíes) es el más segregado, seguido de los asiáticos. Con un nivel de segregación significativamente más bajo, se encuentran los magrebíes y los extranjeros procedentes de los países históricamente más desarrollados. Los grupos menos segregados

Figura 1. Distribución de extranjeros en Sevilla, 2006. (Fuente: Elaboración propia)

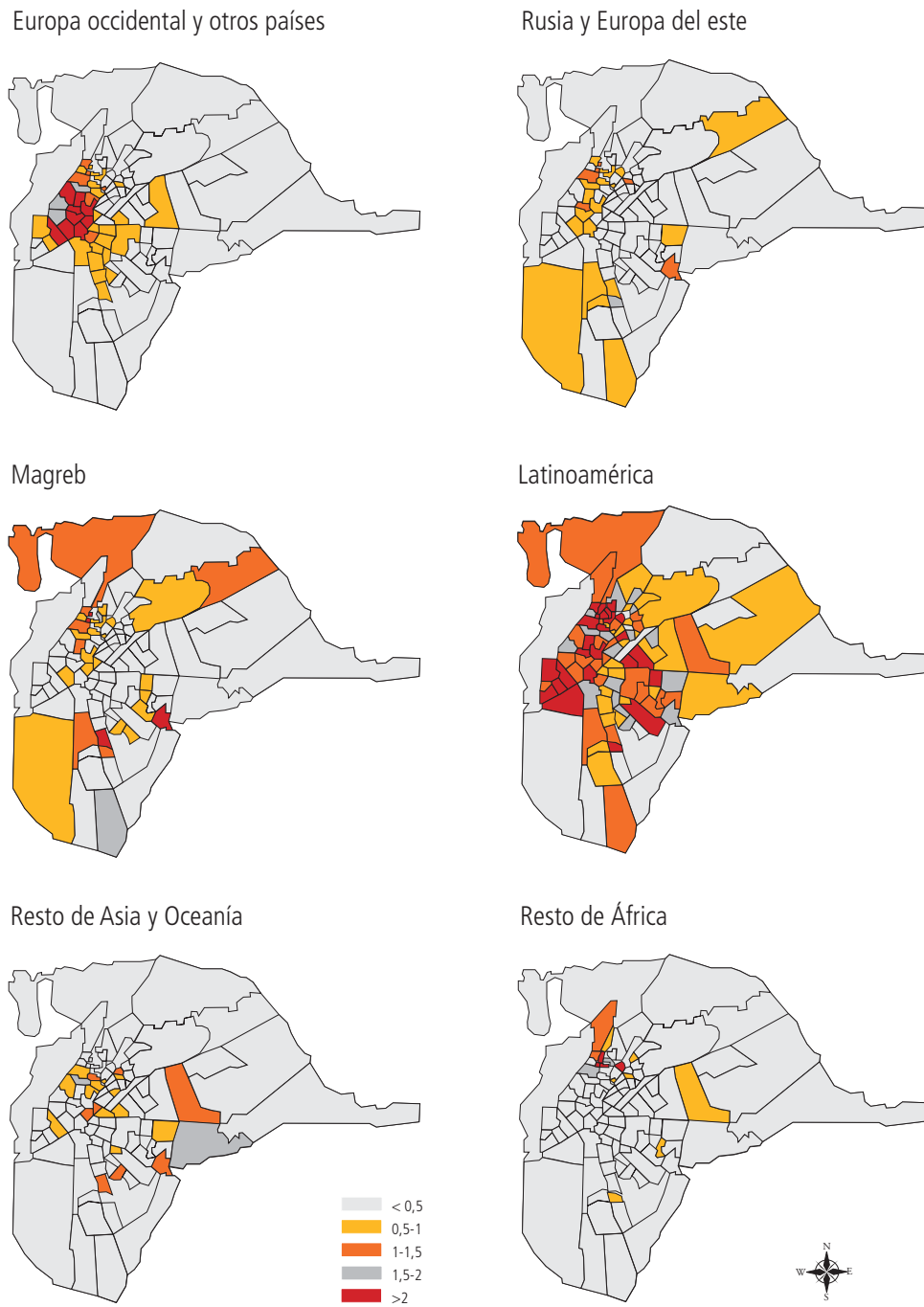


Tabla 1. Población extranjera en Sevilla, 2006. (Fuente: Elaboración propia a partir del Padrón Municipal de Sevilla)

	TOTALES	PROPORCIÓN RESPECTO DEL TOTAL DE LA POBLACIÓN %	PROPORCIÓN RESPECTO DEL TOTAL DE EXTRANJEROS %
Total Sevilla	706.288	100	
Total extranjeros	26.036	3,68	100
Europa del Este y Rusia	2.487	0,35	9,66
Europa Occidental y otros países	4.291	0,61	16,68
Resto de África	1.868	0,26	7,26
Magreb	3.557	0,50	13,82
Latinoamérica	11.264	1,59	43,77
Resto de Asia y Oceanía	2.204	0,32	8,80

serían aquellos correspondientes a Europa del Este y Rusia, por un lado, y los latinoamericanos, por otro (ver tabla 2). En base a la bibliografía consultada, podemos comprobar cómo los índices de segregación podrían ser considerados, en general, bajos en comparación con la segregación estudiada en ciudades anglosajonas; el único grupo que se aproxima a lo que podríamos considerar una segregación alta es el de los africanos. Son, sin embargo, bastante aproximados al patrón de segregación de ciudades como Barcelona, aunque algo inferiores en el caso de los africanos y los asiáticos, y muy inferiores en el caso de los magrebíes, como puede comprobarse si se comparan los datos con los presentados en Martori i Cañas, 2004. En el caso de Barcelona, la menor segregación coincide también con latinoamericanos y con los países más desarrollados.

Tabla 2. Índices de segregación y de centralización de la población extranjera en Sevilla, 2006

(Fuente: Elaboración propia a partir del Padrón Municipal de Sevilla)

	ÍNDICE DE SEGREGACIÓN	ÍNDICE DE CENTRALIZACIÓN
Total Sevilla		
Total extranjeros		
Europa del Este y Rusia	0,29	0,13
Europa Occidental y otros países	0,32	0,31
Resto de África	0,53	0,03
Magreb	0,37	0,09
Latinoamérica	0,26	0,09
Resto de Asia y Oceanía	0,45	0,09

Respecto de su distribución, se ha examinado en primer lugar la “centralidad” de los diferentes grupos. De esta forma, comprobamos cómo existe una notable diferencia en el patrón de distribución entre el grupo de los países históricamente más desarrollados y el resto de grupos. En este grupo existe una notable concentración de la población en el centro histórico de la ciudad.

En el resto de los grupos el índice de centralización es muy bajo, cercano a 0, sólo algo superior en el grupo de los países de Europa del Este y Rusia, y más bajo que el resto de grupos en el caso de los africanos, precisamente el grupo más segregado.

De esta forma, comprobamos que los extranjeros procedentes de países históricamente considerados desarrollados se concentran principalmente en el casco histórico de la ciudad. También es importante la presencia de este grupo en todo el distrito Triana, especialmente en la zona delimitada como conjunto histórico, en los alrededores del casco histórico y en los ensanches históricos de la ciudad. Se concentran, por lo general, en sectores con alto valor patrimonial, dinamismo comercial y elevados precios de la vivienda; se trata, también, como ya se ha indicado, de un grupo escasamente segregado.

Escasamente segregados se encuentran así mismo los individuos provenientes de países de Europa del Este y Rusia. En este caso, la dispersión es mayor que en el grupo anterior. Encontramos poblaciones a tener en cuenta en el sector norte del casco histórico, así como en sectores que están siendo receptores de una inmigración de carácter económico, como el distrito Macarena al norte, La Plata al este o Pedro Salvador-Bami al sur de la ciudad.

Otro grupo escasamente segregado, que es a su vez el grupo con más peso en Sevilla, son los latinoamericanos. Este caso vuelve a caracterizarse por un peso notable en el centro de la ciudad, de igual forma que en todo el distrito Triana, donde, aparte de los latinoamericanos, sólo tiene un cierto peso el grupo de “Europa Occidental y otros países”. Fuera de la orilla oeste de la dársena y del conjunto histórico, los barrios que acogen una mayor proporción de latinoamericanos vuelven a ser los del interior del distrito Macarena (Begoña, El Cerezo, etc.), los barrios al este de la Ronda del Tamarguillo, como Los Pájaros o La Plata, y al sur, Pedro Salvador, a los que se añaden otras viejas barriadas obreras, como el Polígono San Pablo, La Juncal o Árbol Gordo.

Los otros grupos aparecen mucho más circunscritos a determinadas zonas de la ciudad y con un mayor nivel de segregación. Los magrebíes tienen más peso en la población del continuo formado por las barriadas Las Avenidas, El Cerezo, La Palmilla y El Rocío, además de una notable presencia en todo el distrito Macarena y Macarena Norte. Encontramos una proporción apreciable de este grupo al este de la Ronda del Tamarguillo, especialmente en La Plata, y al sur de la ciudad, en Bami y en Bellavista. El grupo de “Resto de Asia y Oceanía” alcanza sus máximos valores en La Plata y Palmete, al este de la Ronda del Tamarguillo, aunque tiene también un cierto peso en zonas próximas al casco histórico, en algunas barriadas de Macarena y en barriadas como Bami o La Oliva, al sur de la ciudad.

Los africanos sólo cuentan con una representación notable en Macarena y Macarena Norte. Los barrios donde tienen su mayor peso son Las Avenidas, El Cerezo, Begoña, La Carrasca, La Palmilla y El Rocío, que forman un continuo urbano en el distrito Macarena, y San Jerónimo, en Macarena Norte.

Nueva segregación, viejas fronteras

Lo primero que debe concluirse, una vez presentados los resultados de la distribución, la centralidad y la segregación de los diferentes grupos de extranjeros, es el comportamiento completamente diferenciado del grupo "Europa Occidental y otros países". Dentro de este grupo encontramos una baja segregación, común a otros grupos, pero una desmesurada centralización y una evidente tendencia a ubicarse en los sectores históricos y "nobles" de la ciudad. Mientras, el resto de grupos tienen una centralidad mínima y, aunque en algunos casos tienen un cierto peso en el centro de la ciudad, por lo general, es clara la tendencia a ubicarse en la vieja periferia obrera formada entre las décadas de 1950 y 1970.

Es destacable cómo determinados patrones de localización de las comunidades de inmigrantes económicos, que han podido producirse en sectores de Madrid y Barcelona, no han llegado a reproducirse en Sevilla. Sería el caso, por ejemplo, de la colonización de lugares centrales, degradados e incluso históricos de la ciudad, donde conviven grandes comunidades de inmigrantes con una población obrera envejecida y con jóvenes círculos de bohemios y "radicales" (Sargatal Bataller, 2001). La Alameda de Hércules ha sido, y en parte sólo "podría" haber sido, ese *Greenwich Village* que describe Robert E. Park (Park, 1999). Con el recinto intramuros en estado avanzado de gentrificación, los sectores obreros relativamente próximos a lugares centrales de la ciudad se han convertido en las zonas de acogida de la especulación, la degradación urbana y la inmigración en la presente década, ante la expansión y el desarrollo imparable desde 1992 de un centro turístico-comercial y de ocio en el centro histórico de Sevilla.

Por lo general, y en la mayoría de los grupos de los que podríamos definir como inmigrantes económicos, es notable una reedición de las pautas de distribución de la vieja clase obrera sevillana, a la cual suceden en barriadas ya envejecidas y a menudo deterioradas, como es el caso de aquellas ubicadas en el corazón del distrito Macarena o en el distrito Cerro-Amate. Existe, por lo tanto, una notable proximidad a la vieja segregación de la ciudad y las viejas fronteras informales que separaban los barrios de clase obrera de los barrios con poblaciones con alto poder adquisitivo. En este sentido, en la polarización norte-sur de la ciudad, nunca ha existido una clara frontera que delimitase el norte obrero del sur burgués, si acaso, una transición prolongada de un sector a otro. Con la gentrificación del norte del casco histórico, el núcleo obrero norte ha podido alejarse más del centro de la ciudad, pero siguiendo la pauta de la anterior segregación. En el caso del este, la continuidad es aún más clara, con la insistencia de la Ronda del Tamarguillo como frontera entre diferentes realidades sociales.

El sur de la ciudad parece desviarse de esta tendencia, donde las vías del ferrocarril siguen separando sectores obreros como el Polígono Sur y Tiro de Línea, pero donde no ha habido procesos notables de sucesión por parte de comunidades inmigrantes. Sí encontramos un peso notable de los inmigrantes en barriadas obreras en el extremo sur de la ciudad, aunque al oeste de las vías del ferrocarril, como Pedro Salvador o Bellavista, e incluso en barriadas consideradas tradicionalmente de clase media, como Bami.

Otra cuestión, dentro de los inmigrantes económicos, sería la mayor o menor segregación según el grupo. Es notable la diferencia entre la segregación del grupo de los africanos y la del grupo de los latinoamericanos.

La mayor proximidad étnica, lingüística y cultural de los latinoamericanos conduce invariablemente a un mayor número de oportunidades laborales, de lo cual suponemos una mayor movilidad social que explicaría su menor segregación. "El cambio de ocupación, el logro personal o el fracaso —en definitiva, cambios de posición social y económica— tienden a traducirse en cambios de localización" (Park, 1999: 93).

Bibliografía

- ALMUEDO PALMA, J. (1996): *Ciudad e industria. Sevilla 1850-1930*. Sevilla, Diputación de Sevilla.
- BAYONA I CARRASCO, J. (2007): "La segregación residencial de la población extranjera en Barcelona", *Scripta Nova*, vol. XI, nº 235, 15 de marzo de 2007. Disponible en web: [<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-235.htm>].
- CASTAÑO, A. y MANJAVACAS J.M. (2005): "Mercado laboral e inserción sociolaboral de personas inmigrantes en la ciudad de Sevilla y su área metropolitana", en *I Congreso Internacional sobre la Inmigración en Portugal y en la Unión Europea*, Vila Real de Santo António (Portugal), 9 y 10 de diciembre de 2005.
- FULLAONDO, A. (2007): "La inmigración en España: una aproximación metropolitana comparada", *Revista Arquitectura ciudad y entorno*.
- GARCÍA GARCÍA, A. (2005): "Un espacio público y una barrera. Contexto urbano y social de la Ronda del Tamarguillo en Sevilla", en *Espacios públicos, Espacios privados. Un debate sobre el Territorio. Actas del XIX Congreso de Geógrafos Españoles*, Universidad de Cantabria, pp 1-20.
- HARVEY, D. (1972): "Teoría revolucionaria y contrarrevolucionaria en geografía y el problema de la formación del gueto", en *Antipode*, vol. 4, nº 2.
- MARÍN DE TERÁN, L. (1980): *Sevilla, centro urbano y barriadas*, Sevilla, Servicio de Publicaciones del Ayuntamiento de Sevilla.
- MARTORI I CAÑAS, J.C. (2004): "Indicadores cuantitativos de segregación residencial. El caso de la población inmigrante en Barcelona", *Scripta Nova, Geo Crítica*, vol. VIII, nº 169. Disponible en web: [<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-169.htm>].
- MARTÍN, A. (1998): *Sevilla 1872-1994, ciudad y territorio. De lo local a lo metropolitano*, Sevilla, Fundación Cultural Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Sevilla.
- OCAÑA, C. (2005): "Microanálisis sociodemográfico de espacios urbanos", *Boletín de la AGE*, 40: 5-34.
- PARK, R.E. (1999): *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*, Barcelona, Ediciones Serbal.
- SARGATAL BATALLER, M.A. (2001): "Gentrificación e inmigración en los centros históricos: el caso del barrio del Raval en Barcelona", *Biblio 3W, revista bibliográfica de Geografía y Ciencias sociales*. Disponible en web: [<http://www.ub.es/geocrit/bw-ig.htm>].
- TORRES, F.J. (2004): *El análisis territorial aplicado al estudio de zonas urbanas marginadas, el caso de Polígono Sur en Sevilla*, Sevilla, Consejería para la Igualdad y Bienestar Social.

CAPÍTULO XXI

FRONTERAS EN LA CIUDAD. LA POBLACIÓN DE NACIONALIDAD CHINA EN PALMA DE MALLORCA¹

Jesús M. González Pérez

Introducción: Baleares como sociedad receptora de inmigración extranjera

La globalización representa el paso de la internacionalización a la mundialización (Santos, 2004) y la inmigración es el fenómeno demográfico que más nos recuerda que estamos en un sistema global. En unas economías interrelacionadas y desarrolladas alrededor de intereses capitalistas transnacionales, el factor humano continúa siendo un elemento de primera magnitud (Artigues, 2007), sea en clave de consumidores o de fuerza de trabajo. La relación asimétrica que vincula al centro con las periferias mundiales ha acelerado los procesos migratorios a escala planetaria. Mientras los habitantes del Primer Mundo se desplazan de un país a otro en calidad de inversores o de turistas, los del Tercer Mundo lo hacen con el objetivo primordial de mejorar su nivel de vida. El turismo ha situado a las Islas Baleares “en la globalización incluso antes de la globalización” hasta el punto de que, en la actualidad, las cuatro islas pobladas del archipiélago se han convertido en iconos de la turistización global del Planeta (Buades, 2006).

Aunque con particularidades, Baleares participa de la doble tipología inmigratoria característica de toda la España mediterránea y Canarias (Domínguez *et al.*, en prensa). Unos habitantes del Norte y otros cada vez más numerosos del Sur que aumentan considerablemente sus flujos de entrada en la década de 1990, en plena etapa turística del postfordismo y de lo que se ha dado en denominar el tercer *boom* turístico en las Islas Baleares (Rullán, 1999). Esta etapa turístico-residencial tiene dos significados principales. Por un lado, la demanda inversionista y residencial, donde una parte considerable es capital extranjero, se expande por la práctica totalidad del territorio insular, desde el interior rural hasta los centros históricos. Por otro, la explosión constructiva e inmobiliaria producida por este modelo turístico necesita de mano de obra poco cualificada y barata que, en un contexto de intensificación de las corrientes migratorias hacia España, convierte a Baleares en un atractivo destino para 68.500 extranjeros extracomunitarios llegados entre 2000 y 2006. En definitiva, la inmigración, al igual que en los años 1960 (procedencia peninsular), es el fenómeno demográfico más característico de la etapa residencial y turística expansiva de la última década en las Islas Baleares. Como resultado, en 2007 la población total supera

1. Este artículo es resultado de la investigación realizada por el proyecto “La funcionalización turística en las Islas Baleares (1955-2000): adaptación territorial y crisis ecológica del archipiélago” (SEJ2006-07256/GEOG), financiada por la Dirección General de Investigación del Ministerio de Educación y Ciencia.

por primera vez el millón de habitantes y los no españoles suman más de 190.000. Una cifra importante que la sitúa como la primera Comunidad Autónoma por tasa de extranjeros (18,45% en 2007). Ninguna otra llega al 15%. Las tasas de las tres que le siguen (Comunidad Valenciana, Murcia y Madrid, por este orden) están situadas en el intervalo del 14,00-14,99%.

La importancia de todos estos procesos económicos, territoriales y demográficos entrelazados ha influido en una significativa producción bibliográfica. Lo reciente del fenómeno y el hecho de que ésta es la primera generación de inmigrantes explican las temáticas de estudio más comunes. En general, los trabajos han apostado mayoritariamente por la escala regional, incidiendo en las causas y consecuencias del fenómeno y, aunque menos numerosos, en los cambios territoriales de esta movilidad migratoria en el destino. Por el contrario, faltan estudios urbanos en los que se profundice en los impactos en el espacio intraurbano y son insuficientes los trabajos sobre colectivos específicos desde la Geografía. Por todos estos motivos, en este trabajo nos proponemos estudiar un colectivo con una clara tendencia al aumento de efectivos en la capital y cabecera de la red urbana insular, Palma de Mallorca. Un municipio que concentra el 33,95% de todos los extranjeros empadronados en el archipiélago y que tiene una tasa alta de extranjería (16,85%), situada por encima de la obtenida por las dos ciudades rectoras del sistema urbano español (Madrid: 14,06%; Barcelona: 15,28%).

La inmigración internacional como fenómeno de la globalización hace que el crecimiento numérico de extranjeros se vea acompañado de otros procesos territoriales, como son la diversidad de procedencias y la pérdida de importancia del factor distancia a la hora de migrar. Esto explica la importancia de flujos llegados desde diferentes países de Asia, y en especial de China. Un colectivo que aumenta su población en Palma en los últimos diez años, pero que destacamos no tanto por su importancia numérica, sino por el interés que su estudio comporta para la geografía urbana de la ciudad. Sus pautas de localización y su alta concentración en unos pocos barrios de la urbe consolidada están transformando no sólo la economía y la demografía de estas zonas, sino también el paisaje y su imagen urbana.

En este contexto, los objetivos principales de este trabajo son estudiar los impactos socioterritoriales de los extranjeros de nacionalidad china en Palma y evaluar su posible guetización y segregación residencial. La imagen que la sociedad española tiene del inmigrante chino está cargada de estereotipos y tópicos normalmente absurdos y que son fruto del desconocimiento de una cultura alejada y, simplemente, distinta. El sociólogo Jan Lin (1998) ha estudiado el papel del cine y la televisión en la construcción de esas imágenes de peligro, misterio y exotismo que tienen los barrios habitados por orientales en las ciudades norteamericanas. A estos estereotipos tampoco contribuyen demasiado algunas labores de las asociaciones de chinos que, si bien están haciendo aportaciones positivas hacia la integración social, en ocasiones toman posiciones autodefensitas y corporativas que no favorecen la integración (Nieto, 2003) y que no contribuyen a mejorar la imagen comunicativa de sus compatriotas. Por lo tanto, sin una política social eficiente y una adecuada política pública de gestión y gobernabilidad urbana, los barrios de mayor concentración de chinos corren el riesgo de situarse “fuera de la ciudad”, detrás de unas fronteras poco permeables para el resto de la población. Esto no es nuevo en otras muchas ciudades del mundo, desde aquellas que concentran varias generaciones de inmigrantes de origen chino, como San Francisco o Lima, hasta otras que

se están enfrentando a estos nuevos procesos consecuencia de los primeros chinos que instalan su residencia de forma definitiva en la ciudad, como sucede en Madrid. La tendencia a encerrarse dentro de unas barreras sociales y psicológicas que los aísla del resto de la ciudad puede llegar a concluir en una dinámica negativa: la llegada de forma más o menos masiva de chinos a un barrio reduce la población de otras nacionalidades, incluida la española.

El Padrón continuo de habitantes publicado por el INE es la principal fuente para el estudio de la población municipal y así ha sido utilizado en este trabajo. Sin embargo, a la hora de analizar componentes demográficos a escala intraurbana, existe información estadística que, si bien procede también del Padrón municipal de habitantes, es gestionada y divulgada por el Ajuntament de Palma. Las últimas informaciones definitivas publicadas tanto por el INE como por el Ajuntament de Palma son a día 1 de enero de 2007. No obstante, éstas no coinciden incluso siendo del mismo año. Normalmente, el Instituto Nacional de Estadística corrige a la baja los datos proporcionados por los ayuntamientos. Por ejemplo, el INE publica que la población de Palma en 2007 es de 383.107 habitantes, de los cuales el 16,85% (un total de 64.566) son extranjeros y el 0,44% tiene la nacionalidad china (1.705). La información del Padrón difundida por el ayuntamiento pamesano suma para el mismo año un total de 404.335 habitantes. De estos, 79.982 habitantes (el 19,78% de la población municipal) son extranjeros y 2.193 son chinos (0,54%). En general, la información padronal del INE la utilizamos para la elaboración del mapa sobre secciones censales y cuando comparamos Palma con otros territorios. Para el resto, optamos por los datos difundidos por el ayuntamiento.

Flujos migratorios de población china con destino a las Islas Baleares

En el contexto de la globalización, los países pobres tienen bajos niveles de crecimiento económico y altos porcentajes de aumento de la población (Artigues, 2007). Aunque éste no es el caso de China, los residentes chinos en España sí forman parte de los desplazamientos migratorios procedentes del Sur donde la principal causa de la salida de su país es la búsqueda de un empleo que redunde en una mejora de la calidad de vida.

Aunque la inmigración asiática es un producto de la globalización de los fenómenos migratorios, en China existen otra serie de causas, principalmente de tipo político, que han influido en los distintos flujos. La emigración contribuyó a alimentar el nacionalismo en China desde finales del siglo XIX, tanto durante los gobiernos de las antiguas dinastías como con el régimen comunista, pero de forma diferente a Europa, ya que representaba una humillación para el país. La emigración espontánea era un desafío para la dignidad del Estado y una traición a la ideología socialista, hasta el punto de referirse a ella como “traición y fuga” (Biao, 2005). La percepción y valoración de la emigración cambió en la década de 1980. En primer lugar, las Cuatro Modernizaciones lanzadas por el Gobierno de la República Popular China en 1978 relajarán los controles en la movilidad al exterior de la población (Nieto, 2003). En segundo término, el gobierno flexibilizó la regulación sobre los pasaportes (sobre todo con una ley migratoria de 1985) (Biao, 2005). Esto influyó en el aumento de los desplazamientos hacia Europa, primero, y más tarde, también a España, sobre todo cuando la economía española es identificada como atractiva y en rápido crecimiento.

Aunque existen flujos migratorios chinos hacia España desde hace varias décadas, como fenómeno masivo es reciente. Como ejemplo, hasta 2001 la población china no se individualizó en la información estadística divulgada por el Padrón de habitantes. La ya comentada nueva etapa en los desplazamientos migratorios chinos en la década de 1980 tiene consecuencias para España. En este decenio, los chinos se extendieron desde los países del norte y centro de Europa hacia el sur del continente y, ya en la década de 1990, se dirigieron también al este. En la actualidad, España forma parte de sus redes migratorias transnacionales (Sáiz, 2005).

La inmigración china llega a Mallorca en la segunda mitad de la década de 1990. Hasta ese momento, ésta es un fenómeno puntual y numéricamente poco relevante. Como ejemplo, el número de chinos que entran en Baleares desde el extranjero suman un total de 47 personas en los diez años que median entre 1988 y 1997. Al igual que con el resto de la migración extranjera, a partir de este año asistimos a un incremento notable y sostenido en el número de entradas, hasta alcanzar un máximo de 524 en 2004 (figura 1). En la actualidad, hay un pequeño freno en las llegadas desde el exterior y un incremento de los desplazamientos desde otras provincias españolas y entre los municipios de Baleares (figura 2). Estos cambios en el proceso migratorio chino son trascendentales no sólo para la gestión del propio flujo, sino sobre todo para la puesta en marcha de políticas de integración.

La revisión padronal de 2007 (1 de enero de 2007) contabiliza 2.867 chinos en nuestra Comunidad Autónoma. Si tomamos la información estadística de aquellos chinos que tienen permiso de residencia, en 2007 (31 de diciembre de 2007) había 3.967 personas de esa nacionalidad viviendo en las Islas Baleares. La población china empadronada ha tenido un incremento superior al 600% en los últimos diez años (figura 3). Aunque los residentes en Palma representan porcentajes elevados (el 59,46% del total en 2007) y el inmigrante chino opta

Figura 1. Inmigración extranjera procedente del extranjero y con destino a las Islas Baleares (1988-2006): todas las nacionalidades extranjeras y población china

(Fuente: elaboración propia a partir de IBAE e INE, (*Estadística de variaciones residenciales*))

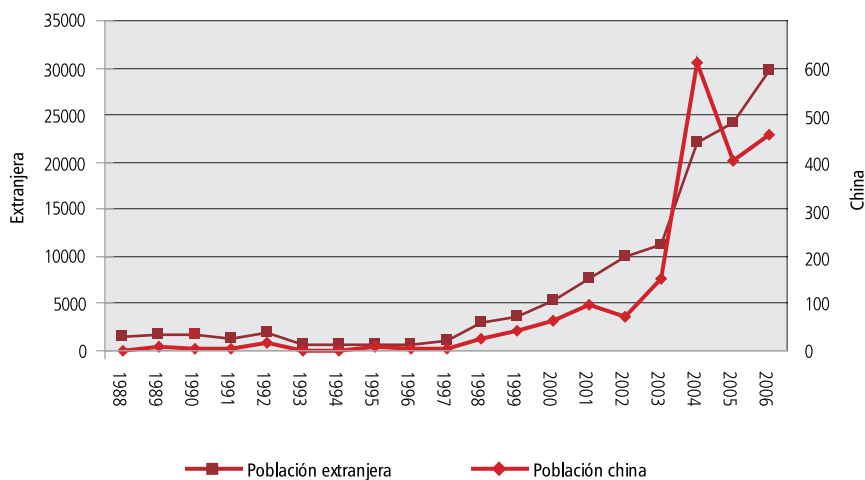
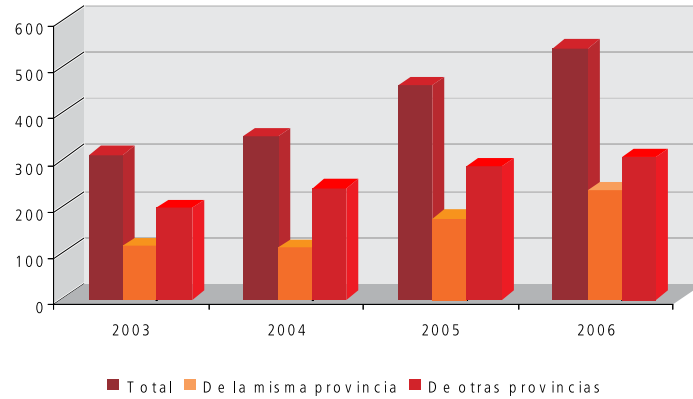


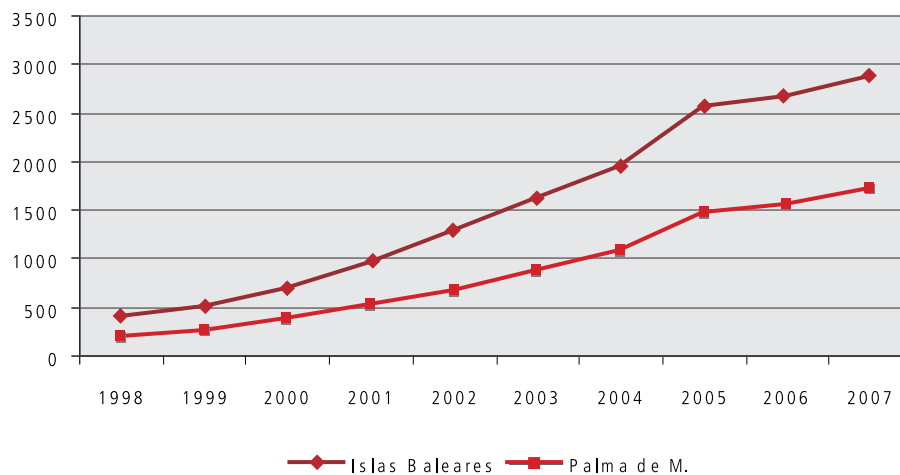
Figura 2. Inmigraciones interiores de población de nacionalidad china clasificadas según su procedencia en las Islas Baleares. (Fuente: elaboración propia a partir de INE, *Estadística de variaciones residenciales*)



mayoritariamente por localizaciones urbanas, con el paso del tiempo y la maduración del fenómeno inmigratorio asistimos a una difusión de estos inmigrantes por el territorio. En nuestro caso, esta difusión está muy relacionada con la localización de los más importantes centros turísticos.

En los padrones o censos de población en España no se recoge información estadística sobre el origen de los inmigrantes, por lo que no contamos con datos oficiales de la procedencia provincial de los chinos en Baleares

Figura 3. Evolución de la población de nacionalidad china empadronada en las Islas Baleares y Palma (1998-2007). (Fuente: INE, *Padrones de habitantes*)



y España. Diferentes autores (Chen, 1999; Nieto, 2003; Sáiz, 2005) dicen que el origen en España es similar al de otros países europeos de los que sí existen estadísticas (Francia, Italia, Portugal). Según éstos, alrededor del 70% de los que entran en España llegan desde el distrito de Qingtian (al sur de la provincia de Zhejiang) y de sus distritos vecinos, donde destaca el municipio de Wenzhou.

Inmigración y ciudad. Una nacionalidad extranjera de localización preferentemente urbana

La inmigración es consustancial a la ciudad y es la causa principal del crecimiento urbano a lo largo de la historia (Capel, 1997). El proceso inmigratorio es un elemento de análisis clave para explicar los más recientes cambios socioculturales y su relación con las transformaciones del espacio urbano construido de aquellas ciudades españolas más dinámicas (González y Somoza, 2004a). A pesar de la actual descentralización de las actividades económicas, los inmigrantes por motivos laborales continúan optando por las ciudades como lugar de residencia prioritario, contribuyendo de esta forma a construir ciudades sobre la base de la heterogeneidad social.

Tabla 1. Evolución de la población según nacionalidad en Palma (1998-2007)

(Fuente: elaboración propia a partir de INE, *Padrones de habitantes*)

AÑO	EVOLUCIÓN			EVOLUCIÓN INDEXADA (1998=100)		
	Española	Extranjera	China	Española	Extranjera	China
1998	311.002	8.179	178	100,00	100,00	100,00
1999	317.050	9.943	245	101,94	121,56	137,64
2000	320.971	12.954	362	103,20	158,38	203,37
2001	325.344	21.376	516	104,61	261,35	289,88
2002	326.725	31.737	652	105,05	388,03	366,29
2003	324.734	42.543	858	104,41	520,14	482,02
2004	322.823	46.151	1.066	103,80	564,26	598,87
2005	321.350	54.423	1.453	103,32	665,39	816,29
2006	319.818	55.230	1.551	102,83	675,26	871,34
2007	318.541	64.566	1.705	102,42	789,41	957,86

Los efectos de la globalización sobre una economía turística tan especializada como la balear, junto al acelerado proceso de urbanización, han traído como resultado una ciudad que concentra una gran diversidad cultural y étnica (González y Somoza, 2004b). En Palma de Mallorca viven personas de 146 nacionalidades distintas a la española, cuarenta y nueve de las cuales tienen más de 100 habitantes empadronados. El colectivo extranjero más

numeroso es el ecuatoriano (6.292 en 2007, según el INE). Debido a la particular localización de la población china, pero también por las especificidades de la distribución territorial de la importante comunidad de inmigrantes del Norte (que se han expandido por prácticamente todo el territorio), el porcentaje de chinos empadronados en Palma respecto al total regional (que es del 59,46%) es sustancialmente superior al de extranjeros (34,19%).

El aumento de la población extranjera ha sustentado la mayor parte del crecimiento demográfico en Palma durante la última década. Aunque la china represente poco más del 2% de la extranjera en 2007, su evolución ha sido especialmente importante, superando incluso los índices de crecimiento de toda la no española en la última década. Mientras la población española de Palma aumentó sus efectivos en sólo un 2% entre 1998 y 2007, la extranjera se aproximó al 800% y la china superó el 950% (tabla 1). Como resultado, Palma (el octavo municipio español por número de habitantes) es el quinto por población china empadronada, sumando efectivos superiores a algunas ciudades más pobladas y a todo el resto de ciudades medias. Si tomamos como referencia los dieciséis municipios españoles con más de 250.000 habitantes en 2007, Palma es la cuarta ciudad en porcentaje de chinos. Sin embargo, su peso relativo se ve sensiblemente reducido en relación al total de extranjeros (tabla 2).

Tabla 2. Representatividad de la población de nacionalidad china empadronada en los municipios españoles de más de 250.000 habitantes en 2007. (Fuente: elaboración propia a partir de INE, *Padrón de habitantes de 2007*)

	POBLACIÓN TOTAL	POBLACIÓN EXTRANJERA	POBLACIÓN CHINA	% POB. CHINA RESPECTO POB. TOTAL	% POB. CHINA RESPECTO POB. EXTRANJERA
Madrid	3.132.463	469.352	19.596	0,62	4,17
Barcelona	1.595.110	245.999	10.728	0,67	4,36
Valencia	797.654	99.690	3.312	0,41	3,32
Sevilla	699.145	25.157	1.432	0,20	5,69
Zaragoza	654.390	65.359	2.469	0,37	3,77
Málaga	561.250	34.481	903	0,16	2,61
Murcia	422.861	50.379	772	0,18	1,53
Palma de M.	383.107	64.566	1.705	0,44	2,64
Las Palmas	377.203	26.744	1.130	0,29	4,22
Bilbao	353.168	21.890	969	0,27	4,42
Córdoba	323.600	6.336	332	0,10	5,23
Alicante	322.673	39.436	665	0,20	1,68
Valladolid	316.564	14.156	413	0,13	2,91
Vigo	294.772	13.921	304	0,10	2,18
Gijón	274.037	9.082	284	0,10	3,12
Hospitalet Ll.	251.848	50.068	1.236	0,49	2,46

En el título del apartado destacamos la localización preferentemente urbana de la inmigración china, también en Baleares. En la tabla 3 clasificamos los habitantes chinos según el tamaño de los municipios. Según ésta, se instalan en los municipios más poblados y preferiblemente de carácter urbano. Los términos municipales más poblados de nuestra Comunidad Autónoma tienen más habitantes de este país, concentran las tasas más altas con respecto a la población total y, lo que puede resultar más significativo, a medida que aumenta el tamaño del municipio, crece el porcentaje de chinos en relación al total de extranjeros (tabla 3).

Tabla 3. Población china según el tamaño del municipio en las Islas Baleares en 2007

(Fuente: elaboración propia a partir de INE, *Padrón de habitantes de 2007*)

MUNICIPIOS POR TAMAÑO DE POBLACIÓN (HABS.)	POBLACIÓN TOTAL	POBLACIÓN EXTRANJERA	POBLACIÓN CHINA	% CHINOS RESPECTO POBLACIÓN TOTAL	% CHINOS RESPECTO POBLACIÓN EXTRANJERA
0-5.000	67.193	9.882	23	0,03	0,23
5.001-10.000	100.667	16.385	117	0,11	0,71
10.001-20.000	152.216	35.985	352	0,23	0,97
20.001-30.000	133.104	22.997	225	0,16	0,97
30.001-40.000	102.305	14.181	157	0,15	1,10
40.001-50.000	92.048	24.828	288	0,31	1,15
Más de 50.000	383.107	64.566	1.705	0,44	2,64

Distribución territorial de la población china en Palma: ¿una comunidad segregada?

En los países y regiones con larga tradición de inmigración china es posible detectar dos tipos de localizaciones principales en la ciudad. Una de tipo urbana, con origen en aquellos enclaves creados en el siglo XIX, todavía integrados por clase trabajadora y que se conocen como *Chinatowns* (ahora denominados *old Chinatowns*). Y otra de tipo suburbana (*suburban Chinatown*), de formación más reciente (finales del siglo XX), habitada por clases medias y altas, por tanto, integrada por nuevos inmigrantes y por aquellos otros que han progresado en su *status* social (Chan, 2004). Un nuevo espacio multiétnico que Wei (2007) ha denominado *ethnoburbs*².

2. Un *ethnoburb* es un nuevo tipo de concentración étnica suburbana. Se trata de concentraciones multiétnicas en las cuales una minoría étnica tiene una especial concentración, pero que no tiene por qué ser necesariamente la mayoritaria. Las diferencias con los guetos urbanos son económicas, sociales, demográficas y territoriales (pautas de localización residencial). Los *ethnoburbs* coexisten con los tradicionales enclaves en el interior de las ciudades norteamericanas.

El período de mayor crecimiento urbanístico y demográfico de Palma se basó en modelos de exclusión social, consecuencia, en buena medida, de un tipo de inmigración bipolar (extranjeros del Norte frente a extranjeros del Sur). Con anterioridad a otras ciudades españolas más pobladas, los rasgos de aloctonía permiten dibujar en el plano de Palma una peculiar caracterización y territorialización social (González, 2006). En otra ocasión, pudimos estudiar cómo la ciudad histórica tenía la mayor diversidad de nacionalidades y la más importante representación relativa de extranjeros (González y Somoza, 2004a). Sin embargo, en cifras absolutas, y siempre teniendo en cuenta las diferencias en la distribución de los inmigrantes según la procedencia, los extranjeros se localizan preferentemente en los barrios del ensanche y buena parte de la zona litoral (Mateu, 2007). El ensanche es también la zona preferida para la instalación de la población china. Un colectivo que nunca ha tenido una alta representación en la ciudad intramuros.

El aumento de población china ha producido un doble efecto territorial en los últimos años en Palma: la diversificación en su localización interior (cada vez más barrios tienen residentes chinos) y una tendencia a la concentración de los mayores efectivos en unas pocas zonas de la ciudad. De un total de 88 zonas estadísticas en las que está dividida Palma, en 34 de ellas había algún chino empadronado en 2001, frente a 58 en 2007. Las tres zonas estadísticas con más población china en 2001 (Pere Garau, Bons Aires y El Terreno) sumaban el 44,37% de toda la residente en Palma en 2001. En 2007, los tres barrios con más personas de esta nacionalidad (Pere Garau, Bons Aires y Foners) concentran el 62,17% de la total.

Distribución territorial por zonas estadísticas

La actividad económica desempeñada por los inmigrantes chinos es decisiva a la hora de estudiar sus pautas de localización residencial. El empleo en la restauración y el comercio, sus dos grandes nichos laborales, son de ubicación preferentemente urbana, fundamentalmente porque necesitan situarse cerca de la demanda que, además, tiene que ser alta. Tengamos en cuenta que las dos principales premisas del comercio chino son vender mucho y a precios reducidos.

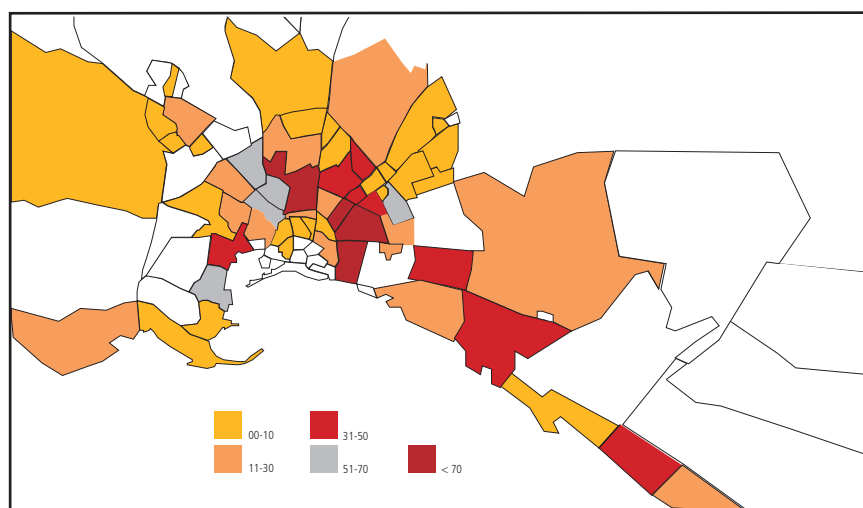
En Barcelona, las personas de esta nacionalidad estaban concentradas en los distritos urbanos del Eixample (32,8% del total del municipio) y Sants-Montjuïc (11,1%) en 1999 (Beltrán y Sáiz, 2001). Las tres zonas estadísticas con más población china empadronada coinciden con los barrios con más extranjeros de la ciudad. La localización de la población china en Palma está, sobre todo, en el ensanche de población y en algunos barrios turísticos litorales. En cuanto a la primera, los chinos tienen una presencia notable en el sector este del ensanche, que coincide con una de las partes más densamente pobladas de Palma, pero también con el ensanche más degradado. El plan de ensanche de Calvet (1901) ya proyectó esta parte oriental como la ciudad destinada a la población de clases sociales más bajas. En el ensanche destaca el barrio de Pere Garau, que es además el más poblado de Palma, tanto en efectivos totales (26.911 habitantes) como extranjeros (7.887) en 2007. En Pere Garau viven el 37,88% de todos los chinos y el 9,86% de los extranjeros de Palma. La alta densidad de población en este sector popular de la ciudad compacta, habitada por población de muchas nacionalidades, pero sobre todo de origen extracomunitario, es positivo para la actividad económica minorista del habitante chino. Aquí el

comercio chino, en toda su diversidad, adquiere la máxima representatividad. En segundo lugar, el número de chinos es también importante en zonas turísticas intensivas, en aquellas que alcanzan su máximo esplendor durante el primer *boom* turístico. Aquí incluimos las zonas inmersas en procesos de degradación física y social (El Terreno) y las que forman parte de planes de reconversión o adaptación a nuevos modelos turísticos (Platja de Palma-Can Pastilla). El primero es el quinto barrio con más chinos en 2007, aunque compartiendo esta posición con otras zonas de la ciudad (figura 4). Utilizando información territorial más detallada, aportada por la división en secciones censales, aquella que incluye una parte importante de la zona turística de la bahía de Palma es también la quinta sección con más chinos en 2007 (figura 5).

La tipología de los barrios y la existencia de un determinado mercado turístico (restauración) y/o residencial (comercio minorista) para la actividad económica desarrollada por los chinos son elementos importantes a la hora de explicar las pautas de distribución de la población de esta nacionalidad. El tipo de demanda al que van orientados los negocios de los chinos de Palma hace que empresas y vivienda coincidan en el mismo barrio.

Figura 4. Localización de la población de nacionalidad china en Palma por zonas estadísticas en 2007

(Fuente: elaboración propia a partir de Ajuntament de Palma, *Padrón de habitants de 2007*)



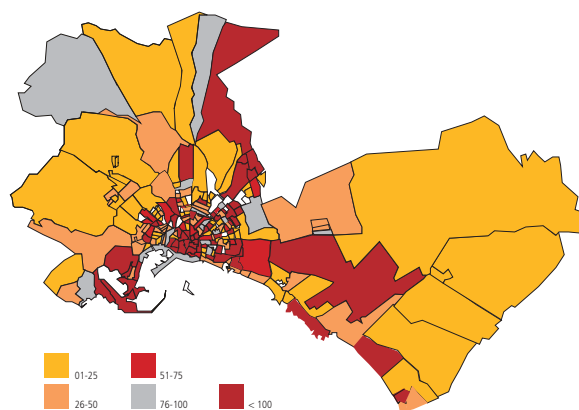
Sin embargo, tal y como se ha demostrado tanto para el conjunto de la población (Nel.lo, 2001) como más específicamente para la extranjera de procedencia extracomunitaria (Capel, 1997; González y Somoza, 2004a; Bayona, 2007), el precio de la vivienda es un factor determinante en la elección del lugar de residencia. Recientemente, Sònia Vives (2008) ha dibujado el precio medio de la vivienda en Palma para 2006. Según su estudio, los precios más bajos están en la parte oriental de la ciudad compacta (ensanche de población y algunos polígonos de viviendas de la etapa desarrollista), justamente donde hay muchos extranjeros procedentes del Sur.

La zona estadística de Pere Garau está en el intervalo de precios más bajos, que oscila entre 1.734,49-2.245,86 euros/m² de vivienda construida. En principio, el estado deficiente de la vivienda podría ser una causa decisiva en estos precios comparativamente bajos, lo cual, a su vez, podría explicar la importante instalación de extranjeros en general y de chinos en particular. Sin embargo, la realidad es otra. Si comparamos el precio de la vivienda con el estado de conservación de la vivienda del Censo de población y viviendas de 2001 por secciones censales, estos precios más bajos no están relacionados con un mal estado de conservación de la vivienda (ruinoso, malo o deficiente) en aquellas zonas con más habitantes chinos. En conclusión, el valor de la vivienda está más relacionado con una degradación global del barrio que con una deficiente situación de las viviendas (figuras 5 y 6).

Figura 5. Localización de la población de nacionalidad china (2007). (Fuente: elaboración propia a partir de INE, *Padrón de habitantes de 2007*)



Figura 6. Viviendas en no buen estado de conservación (2001). (Fuente: elaboración propia a partir de INE, *Censo de población y viviendas de 2001*)



Enclaves étnicos y segregación residencial

Los debates sobre la polarización social y la existencia de la "ciudad dual" (Hamnett, 2001) recobran toda su actualidad en las investigaciones recientes sobre localización y comportamientos de la población extranjera. El hecho de que la población inmigrada del Sur tenga que localizarse en zonas de la ciudad degradada, con los objetivos de "refugiarse" y acceder a una vivienda asequible, es un hecho bien estudiado. Una consecuencia de este comportamiento es la guetización del espacio. Las consecuencias son mayoritariamente negativas y afectan a aspectos de diferente naturaleza. Para finalizar con este análisis territorial, haré un cálculo sobre la segregación residencial de la población china y una breve reflexión sobre la construcción de guetos que, en aquellos barrios con alta concentración de chinos, puede influir en la evolución de la población de otras nacionalidades.

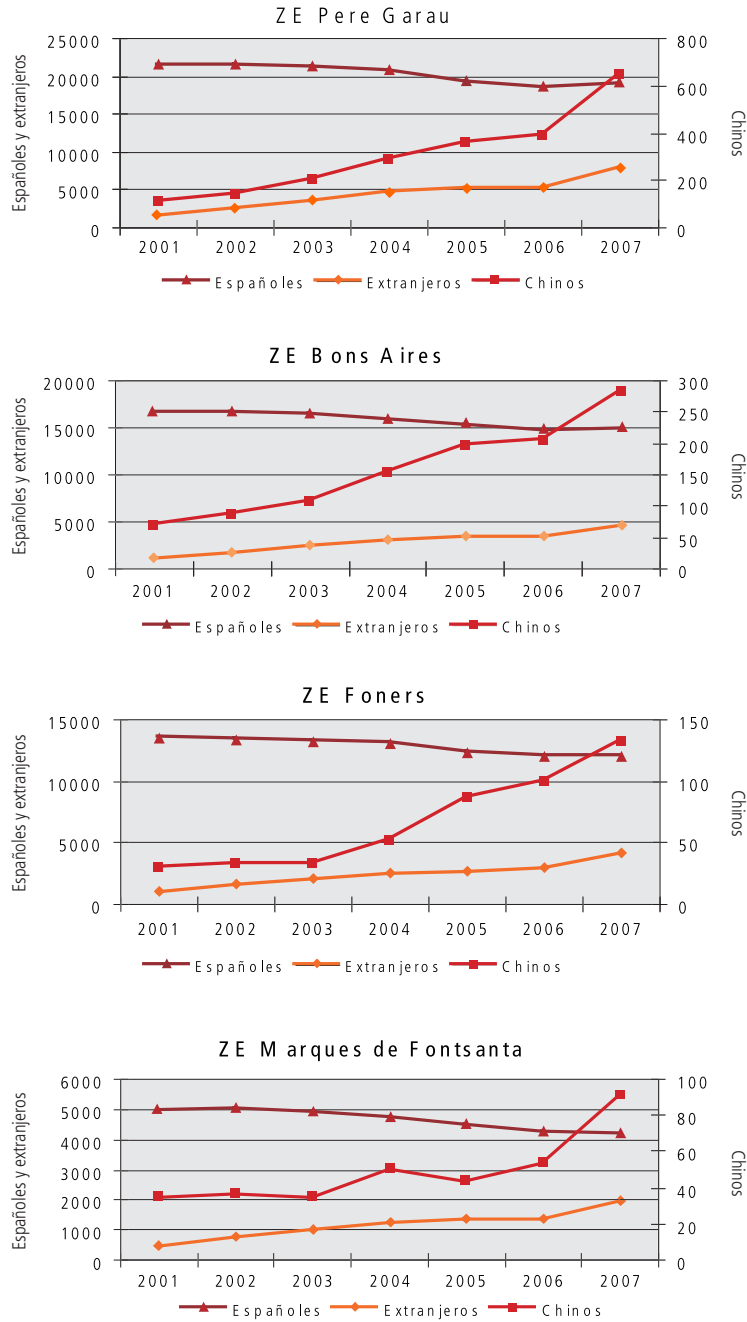
El tema de la concentración, del reagrupamiento o agregación espacial de grupos étnicos fue abordado por la Escuela de Chicago en la década de 1920 (Apparicio, 2007). A principios de los años 1980, White (1983, citado en Bayona, 2007) diferencia entre una segregación residencial geográfica y otra sociológica. La primera indica la desigual distribución de la población o de los grupos sociales en un espacio físico determinado. La segunda hace referencia a la ausencia de interacción entre grupos sociales. Pacione (2005) escribe que la segregación de tipo étnico es una de las tres modalidades de segregación residencial que se produce en las ciudades (las otras dos son por *status* social y *status* familiar y estilo de vida) y ésta, a su vez, puede ser racial, religiosa o nacional. Aunque el grado de segregación depende del carácter de grupo y del nivel de cohesión interna, este geógrafo escocés añade que los grupos étnicos minoritarios están segregados en las ciudades (Pacione, 2005).

La segregación espacial étnica se relaciona con la sobre-representación de un grupo minoritario en áreas determinadas (Bayona, 2007). Con el objetivo de estudiar todos estos comportamientos socio-espaciales, en la década de 1940 se comienzan a aplicar toda una serie de indicadores con el objetivo de cuantificar la segregación residencial (Apparicio, 2007). Entre todos ellos, el más utilizado en la actualidad es el índice de segregación (IS) de Duncan y Duncan (1955a, 1955b). La distribución del grupo varía entre 0 y 1, valores que corresponden a una distribución exactamente igualitaria y a otra de máxima segregación, respectivamente. El índice de segregación es más alto cuando los cálculos se hacen para divisiones más pequeñas, por lo que nosotros lo calculamos para la población china por zonas estadísticas y secciones censales. El IS de la población de nacionalidad china por zonas estadísticas en Palma es de 0,42 en 2007, un nivel importante de segregación, pero con una leve tendencia al decrecimiento, ya que en 2001 éste era algo superior (0,48). Por secciones censales, los resultados son más negativos (0,54 en 2007), aunque menor al IS obtenido en las dos ciudades españolas con más habitantes chinos, Madrid (0,53) y Barcelona (0,48).

A la vista de la bibliografía existente, la concentración de la población inmigrante no conlleva el éxodo de la autóctona. Aramburu (2002) así lo ha demostrado para el caso de Ciutat Vella en Barcelona. El profesor Michael Pacione (2005) dice que las áreas étnicas están formadas por tres espacios residenciales: colonias, enclaves y *ghettos*. Un ejemplo de lo que él denomina enclave-*ghetto* está relacionado con la distribución de la población asiática en las ciudades británicas que, en el caso de Glasgow, se localiza en las viviendas que dejan vacías los *Glaswegians* (Pacione, 2005), pero más como un proceso anterior a la llegada de los inmigrantes que como una consecuencia de esto último. ¿Cuál es el comportamiento demográfico en los barrios con más chinos de Palma? Para contribuir al debate, hemos dibujado la evolución de la población absoluta entre 2001 y 2007 en las cuatro zonas estadísticas con más chinos empadronados, distinguiendo entre españoles, extranjeros y chinos. Aunque con diferente ritmo, en todas las zonas crece el número de extranjeros en general y de chinos en particular. La línea evolutiva dibujada por los españoles es hacia la pérdida de efectivos. No obstante, en el último año se ha producido una positiva e interesante recuperación demográfica en tres de las cuatro zonas estadísticas estudiadas, incluida Pere Garau (figura 7).

En el caso de los cuatro barrios estudiados, pensamos que el aumento de la población china (y extranjera en general) no produce el desplazamiento de la española. Como ha explicado Pacione para Glasgow, es más

Figuras 7, 8, 9 y 10. Evolución de la población según nacionalidad en las cuatro zonas estadísticas con más habitantes chinos empadronados en 2007. (Fuente: elaboración propia a partir de Ajuntament de Palma, Padrón de habitants de 2007)



bien la degradación del barrio, que deja muchas viviendas vacías, la que influye en la movilidad residencial de la población española. Unas viviendas vacías que, formando parte de un proceso de desplazamiento-sustitución, pasan a ser ocupadas por estos inmigrantes. En esta situación, la guetización de determinados espacios de la ciudad es un hecho evidente.

Actividades económicas y paisaje urbano: del restaurante chino a la diversificación comercial

Este apartado final es un análisis sobre las transformaciones en el tejido comercial de los barrios con mayores habitantes chinos, con el de Pere Garau como el más representativo, entendido como una reflexión final, primero, de los análisis poblacionales y territoriales ya realizados, y segundo, del papel que puede desempeñar el pequeño empresariado chino en la revitalización funcional de barrios con síntomas de crisis urbana. En ningún caso nuestra intención es profundizar en un análisis cuantitativo de la oferta comercial china en Palma.

Distintos indicadores ponen de manifiesto el carácter emprendedor del inmigrante chino y sus preferencias por el trabajo por cuenta propia. En España, el 28,8% de los chinos dados de alta en la Seguridad Social están en el régimen de autónomos, un índice superado por nacionalidades numéricamente poco representativas (Taiwán, Irán, Suiza, Noruega, Islandia) y por siete países de la Unión Europea, entre los que destacan Alemania y Reino Unido. La Federación Nacional de Asociaciones de Trabajadores Autónomos (ATA) informa que el 9,8% de los autónomos extranjeros son chinos (abril de 2006), siendo la segunda nacionalidad extranjera (después del Reino Unido) por número de autónomos en España. Según la dependencia laboral, el 31,95% de las mujeres y el 28,54% de los hombres de nacionalidad china son trabajadores por cuenta propia en España (OPI, 2007).

La comunidad china está compuesta por familias que suelen ser propietarias de sus propios negocios, que además casi siempre son de tipo familiar (Beltrán, 2003). En Barcelona, los pakistaníes y chinos son los colectivos que más familiares emplean en sus negocios (Solé y Parella, 2005; Serra, 2006). Además, el habitante chino es empleador, lo que da lugar a que los empresarios chinos residentes faciliten la documentación necesaria para la regularización de los recién llegados (Biao, 2005).

Cada una de las grandes etapas de entrada de población china en España está relacionada con una actividad comercial predominante. La implantación de negocios de restauración es la principal actividad económica de la primera generación de inmigrantes chinos en prácticamente cualquier destino migratorio reciente. Los restaurantes explican la primera distribución territorial de la inmigración china en España y son los principales responsables de la primera expansión hacia el interior de la población china (Sáiz, 2005). En los años 1980 comienza a percibirse una cierta saturación de este tipo de negocio en el resto de Europa (Sáiz, 2005) y comienza a detectarse una primera expansión hacia España. La unidad básica de movilidad familiar entre los chinos es el grupo familiar, no las personas, y lo más común es que el restaurante chino sea también un negocio con mano de obra casi exclusivamente familiar. Para que el negocio prospere es necesario que exista una cuota de mercado importante, lo que exige una localización estratégica (Sáiz, 2005). Esto explica la importancia que han adquirido en las grandes ciudades, pero también en los espacios turísticos, como sucede en los principales enclaves turís-

ticos de la Mallorca litoral, donde la importancia de la restauración china está íntimamente relacionada con el turismo internacional. El turista europeo en Mallorca de hace una o dos décadas ya estaba acostumbrado a esta comida “exótica” y de precios reducidos en sus países de origen.

La actividad económica desarrollada con más frecuencia por parte de la población china inmigrada en cualquier lugar del mundo es el comercio, ya sea al por mayor o al menor (Lock, 2006). Pues bien, la segunda fase iniciada a principios del siglo XXI tiene en los bazares y las tiendas de regalos sus negocios más representativos, aunque, con el paso del tiempo, van consolidándose nuevas actividades mayoristas y minoristas: desde los talleres de confección de ropa y artículos de piel hasta peluquerías, zapaterías, supermercados, etc. La diversificación comercial está consolidando en España en general y en Palma en particular los denominados “tres cuchillos” (*samba dao*), que representan los oficios más comunes entre los inmigrantes chinos: restauración, peletería e industria textil (Nieto, 2003). Este giro empresarial es consecuencia de dos factores principales. En primer lugar, los restaurantes fueron incapaces de absorber el aumento de población china de la segunda mitad de los años 1990. En segundo término, el comercio chino, como todo el étnico, se desarrolla de forma paralela al cambio generacional en el mundo laboral que, en muchos sectores, no encuentra recambio entre la población autóctona, dejando libres espacios comerciales que pasan a ser ocupados por inmigrantes (Sáiz, 2005). Por ejemplo, la apertura de comercios de inmigrantes en Ciutat Vella de Barcelona a lo largo de la últimas décadas se produce en un contexto de crisis del comercio tradicional de base familiar y de degradación del barrio (Aramburu, 2002).

Esa diversificación y expansión comercial son fáciles de percibir en el comercio de Palma, pero con una diferencia todavía interesante en función del barrio en el que nos situemos. En las zonas de especialización turística predominan los restaurantes (ejemplos: El Terreno, Platja de Palma). En determinados barrios del ensanche la diversificación comercial es importante y está en aumento. La mayoría de los autores (Cebrián *et al.*, 2002; García Ballesteros *et al.*, 2004; Serra, 2006) incluyen este tipo de negocios en el “comercio étnico” que, a pesar del nombre, no tiene por qué estar dirigido exclusivamente a unos clientes étnicos.

La clientela de proximidad del comercio chino en Palma explica que los barrios donde éstos tienen los negocios coincidan con aquellos que tienen más habitantes de esta nacionalidad. Esto hace de la zona estadística de Pere Garau el mejor lugar donde visualizar los cambios operados en sus actividades económicas y el dinamismo comercial que producen en los barrios donde se instalan. Pere Garau es el barrio con más población extranjera y china del municipio. Los 646 chinos empadronados en 2007 los convierten en la tercera nacionalidad no española más numerosa de la zona. Sin embargo, los impactos territoriales y paisajísticos son mayores a los producidos por otros colectivos, debido a esa tendencia a crear sus propios negocios.

La barriada de Pere Garau está en el ensanche este de Palma. Como parte del entramado radioconcéntrico del ensanche, en la plaza más importante del barrio desembocan nueve calles. Este espacio público está ocupado por el Mercat Municipal de Pere Garau, que contribuye a aumentar su centralidad y donde tres días a la semana (martes, jueves y sábado) se celebra una pequeña feria muy popular en Palma que atrae compradores de todo el municipio. Pues bien, las calles circundantes a esta plaza son el lugar de localización más importante del comercio chino, adonde acuden compradores de todas las nacionalidades: desde los residentes españoles y

Comercios de alimentación chinos en Pere Garau (calles Arquebisbe Aspàreg y Francesc M. de los Herreros).

(Fuente: elaboración propia, 22-03-2008)



extranjeros que viven en la zona hasta los clientes de otras partes de la ciudad que acuden al mercado central. En 2000 había dos comercios chinos en esta barriada. En sólo un año, en 2006, se abrieron un total de diecisiete. Un estudio reciente elaborado por la Asociación del Pequeño y Mediano Comercio de Mallorca (PIMECO) revela que el 22% de los establecimientos comerciales del eje Pere Garau son regentados por ciudadanos chinos y, en la mayor parte de ellos, el personal empleado es también de esta misma nacionalidad. La calle con una más importante representación relativa de comercios chinos es Arquebisbe Aspàreg, con un 35% de los 49 locales (PIMECO, 2005). La centralidad es un rasgo distintivo en las pautas de distribución de este comercio: por un lado, la intensidad comercial aumenta a medida que nos aproximamos a la plaza del mercado, y por otro, casi todo está situado en las calles principales. Aquellas más estrechas y menos frecuentadas apenas son de interés para el comerciante asiático (figura 8).

Entre las tipologías comerciales que encontramos en Pere Garau destacan los bazares, junto a otras menos numerosas como panaderías, heladerías, peluquerías, supermercados, cafeterías, etc. En general, los comercios chinos no son *sólo* para inmigrantes. Es decir, son negocios pensados para un público amplio, no exclusivamente inmigrante. Los consumidores proceden normalmente del mismo barrio o de zonas vecinas³. Algo distinta es la situación de los supermercados, donde los compradores suelen ser habitantes asiáticos, debido a que los productos de alimentación son desconocidos para el resto de la población (figura 9).

En definitiva, si tenemos en cuenta que este barrio ha tenido tradicionalmente una importante actividad minorista, de todo esto se desprende que se ha producido una sustitución, primero, en los titulares, y después, en la tipología de los negocios. Es decir, el comercio chino ha pasado a ocupar los locales que antes eran regentados por mallorquines o españoles. Son menos los casos donde los chinos dirigen antiguas empresas sin cambiar su

3. Aunque no distingue en la titularidad de los negocios por nacionalidad, el estudio de PIMECO (2005) informa que la mayoría de los clientes son de Palma y del propio barrio.

actividad principal, con la excepción de alguna cafetería. La degradación del barrio y la crisis del pequeño comercio tradicional son los principales responsables de este proceso.

Sin embargo, hay opiniones encontradas sobre los cambios sociales, económicos y culturales en los que está inmerso el barrio. El día 3 de abril de 2005, la primera página del suplemento dominical de un conocido periódico de Palma titulaba: "Las tiendas chinas invaden Palma. Casi el 40% de los comercios abiertos en los barrios han pasado a manos de extranjeros". Este titular no sólo peca de sensacionalista, sino también de utilizar un verbo, "invadir", que daña la imagen, ya de por sí desfigurada y llena de tópicos, de este colectivo. Más recientemente (30 de septiembre de 2007), *El Diario de Mallorca* titulaba con un elocuente "La Mallorca china" un artículo amable y conciliador sobre los cambios comerciales que se están produciendo en Pere Garau. Sea como fuere, estos reportajes periodísticos influyen en la percepción que de ellos tiene una parte de la sociedad, que los observa con una mezcla de desconfianza, rechazo y también admiración. Las apreciaciones negativas están fomentadas, normalmente, por los comerciantes españoles que los acusan de la crisis del pequeño comercio tradicional e incluso de competencia desleal. Como ejemplo, el estudio elaborado por PIMECO concluye que los cambios comerciales y residenciales operados en Pere Garau en los últimos años producen su debilitamiento comercial (PIMECO, 2005). Aunque no lo especifican, de sus conclusiones se desprende que consideran una amenaza la llegada de nuevos pequeños empresarios extranjeros para el futuro del antiguo comercio del barrio. Sin embargo, de forma opuesta a lo argumentado por PIMECO, destacamos que una de las más importantes consecuencias de la reciente instalación de comercios étnicos en Pere Garau es su aportación a la revitalización funcional de la zona. La evolución comercial de Pere Garau era claramente negativa antes de la instalación de los extranjeros. Esta tendencia y la aportación del comercio étnico a la economía local del barrio son procesos comunes en otras muchas ciudades⁴. Los chinos, junto a algunos otros inmigrantes, están imprimiendo un nuevo dinamismo no sólo al pequeño comercio, sino también a un barrio que estaba perdiendo sus funciones terciarias.

Y todos los sectores económicos parecen leerlo de esta manera. Como ejemplo, una sucursal de "la Caixa" instalada en este barrio palmesano tiene contratada en el servicio de atención al cliente a una empleada que habla mandarín.

Conclusiones

El turismo y las actividades económicas asociadas a éste han insertado plenamente a Mallorca en la economía capitalista global. Su capital, Palma, es una ciudad media española con importantes índices de crecimiento demográfico durante la última década, una parte del cual se explica por la entrada de población extranjera del Sur que, en busca de trabajo, ha superado a la ya importante y tradicional colonia de extranjeros del Norte. Casi una cuarta parte de la población residente en Palma en 2007 es de alguna de las 146 nacionalidades extranjeras

4. Sassen (1997) dice que el dinamismo económico de las comunidades de inmigrantes segregadas transforma los barrios deprimidos en pequeños polos de desarrollo.

que conviven en la ciudad. Éstos suman casi 65.000 habitantes, que equivalen al tamaño demográfico de una pequeña ciudad y superan en total de habitantes al segundo municipio más poblado de las Islas Baleares. Aunque faltan trabajos al respecto, estas cifras y la importante diversidad étnica hacen que Palma participe plenamente de muchas de las características de lo que se ha dado en denominar una *global ethnopolis*. Una ciudad que debe ser vista en la lógica de la globalización y no sólo de la transnacionalidad (Laguerre, 2000).

En esta diversidad destacamos al colectivo chino, no tanto por su cuantificación numérica (que sí es importante en términos de crecimiento relativo desde 1998), sino sobre todo por sus impactos económico y territorial a pequeña escala. Aunque con el tiempo se ha generalizado a otras nacionalidades, la primera definición del término *ethnoburb* fue definido precisamente a partir de los estudios de las dinámicas y las nuevas realidades que afectaban al colectivo chino inmigrante en Estados Unidos desde finales del siglo XX (Wei, 2007). Pensamos que todavía es demasiado pronto para escribir sobre la existencia de *ethnoburbs* en Palma, pero la importancia del fenómeno extranjero, su diversidad de orígenes y su distribución territorial nos debe animar a trabajar en esta temática.

Lo reciente del proceso migratorio chino en Palma hace que una parte de éstos procedan de otras Comunidades Autónomas españolas. Sin embargo, son mayoría aquellos “nuevos migrantes” chinos que salieron del país después de la década de 1980 y que, en términos generales, está intrínsecamente relacionados con la estrategia global del desarrollo de China. Los barrios con más habitantes chinos en Palma participan de las características de los antiguos *Chinatown*s: comerciantes que se localizan en barrios de la ciudad compacta, caracterizados por tener altas densidades de población y que están próximos a la demanda que requiere sus productos. El éxito comercial de algunos de estos inmigrantes les ha animado a aumentar o diversificar su oferta empresarial (incluyendo la mayorista).

El barrio de Pere Garau tiene evidentes síntomas de degradación física, pero existe un renovado dinamismo económico. Como en otras ciudades europeas, la comunidad china está ampliando su oferta comercial y llega a cambiar no sólo la antigua actividad, sino también a ocupar negocios tradicionalmente regentados por población autóctona. Como consecuencia, al convertirse en un barrio multiétnico, Pere Garau está cambiando su fisonomía y está modificando sus paisajes. Aunque en algunos aspectos puede dar la sensación de que estamos ante un enclave cerrado, el comercio étnico proyectado para un mercado diversificado contribuye a romper barreras, a superar fronteras virtuales que lo pudieran distanciar del resto de la ciudad. Estamos ante un barrio en proceso de reconstrucción. El profesor Jan Lin (1998) ha estudiado de forma brillante las transformaciones de los *Chinatown*s en las ciudades de Estados Unidos en el contexto de la globalización, cómo se han creado estereotipos de los enclaves asiáticos asumidos por la sociedad y cómo esas mismas percepciones son ahora utilizadas para su explotación económica. Es pronto para aventurar tendencias en Palma, pero existen excelentes ejemplos de cómo la gran industria global del turismo manipula imágenes y estereotipos para su propio interés.

Bibliografía

- APPARICIO, P. (2007): "Les indices de ségrégation résidentielle: un outil intégré dans un système d'information géographique", *Cybergeo, Reveu Européene de Géographie*, artículo 134. [www.cybergeo.eu/index12063.html#texte]
- ARAMBURU, M. (2002): "Los comercios de inmigrantes extranjeros en Barcelona y la recomposición del 'inmigrante' como categoría social", *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. VI, nº 108. [www.ub.es/geocrit/sn/sn-108.htm]
- ARTIGUES, A.A. (2007): "The Non-State Western Mediterranean Islands as Cross-Roads of Human Mobilities", en *Inaugural Meeting of the Islands Commission of the UGI*, Taipei (Taiwan), inédito.
- BAYONA, J. (2007): "La segregación residencial de la población extranjera en Barcelona: ¿una segregación fragmentada?", *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias sociales*, vol. XI, nº 235. [www.ub.es/geocrit/sn/sn-235.htm]
- BELTRÁN, J. (2003): "Diáspora y comunidades asiáticas en España", *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias sociales*, vol. VII, nº 134. [www.ub.es/geocrit/sn/sn-134.htm]
- BELTRÁN, J. y SÁIZ, A. (2001): *Els xinesos a Catalunya*, Barcelona, Fundació Jaume Bofill, Editorial Alta Fula.
- BIAO, X. (2005): "Relaciones y migraciones transnacionales: el caso de China", *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, 68: 133-149.
- BUADES, J. (2006): *Exportando paraísos. La colonización turística del planeta*, Palma, La Lucerna.
- CAPEL, H. (1997): "Los inmigrantes en la ciudad. Crecimiento económico, innovación y conflicto social", *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, nº 3. [www.ub.es/geocrit/sn/sn-108.htm]
- CEBRIÁN, J.A. et al. (2002): "Los inmigrantes en el barrio de Embajadores: hacia una consolidación del negocio étnico", *Revista de Cooperación Internacional*, 8: 59-74.
- CHAN, A.F. (2004): "The Global Enclave Model: Economic Segregation, Intraethnic Conflict, and the Impact of Globalization on Chinese Immigrant Communities", *Asian American Policy Review*, 13: 21-60.
- CHEN, Z. (1999): "Qintianese in Europe", en *Everybody has a Chinese Heart*, Zhejiang Renmin Chubanshe, Hangzhou, pp. 17-30.
- DOMÍNGUEZ, J. et al.: "La población extranjera en España: claves de una geografía cambiante", *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Oest*, en prensa.
- DUNCAN, O.D. y DUNCAN, B. (1955a): "A methodological analysis of segregation indexes", *American Sociological Review*, 41: 210-217.
- DUNCAN, O.D. y DUNCAN, B. (1955b): "Residential distribution and occupational stratification", *American Journal of Sociology*, 60: 493-503.
- GARCÍA BALLESTEROS, A. et al. (2004): *Inmigración y sistema productivo en la Comunidad de Madrid*, Madrid, Consejería de Economía e Innovación Tecnológica.
- GONZÁLEZ PÉREZ, J.M. (2006): "Geografía urbana de Palma: la actividad turística en la forma y el desarrollo de la ciudad", en Artigues, A.A. et al. (coord.), *Introducción a la Geografía Urbana de las Illes Balears*, Palma, Universitat de les Illes Balears y AGE, pp. 164-210.

- GONZÁLEZ PÉREZ, J.M. y SOMOZA, J. (2004a): "Territoire et immigration en Espagne. Une étude de cas en Palma de Mallorca et León", en *Cybergeo, Revue Européenne de Géographie*, artículo 274. [www.cybergeo.eu/index2440.html#texte].
- GONZÁLEZ PÉREZ, J.M. y SOMOZA, J. (2004b): "The (Re)creation of Postmodern Spanish Cities. The Role of Immigrants", en *Cities in Transition*, Urban Commission (I.G.U.) y Universidad de Ljubljana, Ljubljana, pp. 157-170.
- HAMNETT, C. (2001): "Social Segregation and Social Polarization", en Paddison, R. (ed.), *Handbook of Urban Studies*, SAGE Publications, Londres, pp. 162-176.
- LAGUERRE, M.S. (2000): *The Global Ethnopolis: Chinatown, Japantown and Manilatown in American Society*, Palgrave Macmillan, USA.
- LIN, J. (1998): *Reconstruction Chinatown. Ethnic Enclave, Global Change*, University of Minnesota Press, USA.
- LOCK, M. (2006): "De la tiendita al supermercado. Los comerciantes chinos en América Latina y el Caribe", *Nueva Sociedad*, 203: 128-137.
- MATEU, J. (2007): "Inmigración y segregación residencial en el municipio de Palma (Illes Balears), 1996-2004", en Artigues, A.A. et al. (ed.), *Los procesos urbanos postfordistas*, Palma, Universitat de les Illes Balears y AGE, pp. 153-180.
- NIETO, G. (2003): "La inmigración china en España. Definiciones y actuaciones sobre integración social", *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, 63: 167-189.
- NELLO, O. (2001): "Las áreas metropolitanas", en Gil, A. y Gómez, J. (coords.), *Geografía de España*, Barcelona, Ariel, pp. 275-298.
- OBSERVATORIO PERMANENTE DE LA INMIGRACIÓN (OPI) (2007): *Anuario estadístico de inmigración 2006*, Madrid, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.
- PACIONE, M. (2005): *Urban Geography: A Global Perspective*, Londres, Routledge, 2ª edición.
- PIMECO (2005): *Eje comercial de Pere Garau. Análisis especial del comercio minorista de la zona*, Palma de Mallorca, inédito. [www.pimeco.com/media/estudio/eje_p_garau.pdf]
- RULLÁN, O. (1999): "Crecimiento y política territorial en las Islas Baleares", *Estudios Geográficos*, 236: 403-442.
- SÁIZ, A. (2005): "La migración china en España: características generales", *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, 68: 151-163.
- SANTOS, M. (2004): *Por otra globalización: del pensamiento único a la conciencia universal*, Bogotá, Convenio Andrés Bello.
- SASSEN, S. (1997): "Ethnicity in the Global City: a New Frontier", en Delgado, M. (coord.), *Ciutat i immigració*, Barcelona, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, pp. 209-226.
- SERRA, P. (2006): "El comercio de los inmigrantes en el centro histórico de Barcelona en 2004", *Estudios Geográficos*, LXVII, 261: 635-672.
- SOLÉ, C. y PARELLA, S. (2005): *Los negocios étnicos. Los comercios de los inmigrantes no comunitarios en Cataluña*, Barcelona, Fundació CIDOB.
- VIVES, S. (2008): *Les implicacions socials i ecològiques de la lògica immobiliària. L'exemple de Palma*, memoria de investigación, Universitat de les Illes Balears, Palma, inédito.
- WEI, L. (2007): "Ethnoburb versus Chinatown: Two Types of Urban Ethnic Communities in Los Angeles", en *Cybergeo, Revue Européenne de Géographie*, Coloquio "Les problèmes culturels des grandes villes", 8-11 de diciembre de 1997, modificado el 15 de mayo de 2007. [www.cybergeo.eu/index1018.html]

CAPÍTULO XXII

INMIGRACIÓN Y DESARROLLO URBANO EN UN TERRITORIO FRONTERA: EL SURESTE DE GRAN CANARIA

Juan Manuel Parreño Castellano

Introducción

Desde los años sesenta, el desarrollo en Canarias de nuevos enclaves de turismo internacional ha posibilitado la aparición y el crecimiento de determinadas zonas urbanas en sus inmediaciones, en áreas que se mantenían hasta esa fecha escasamente pobladas. Éste es el caso de los núcleos de Carrizal, Ingenio-Agüimes y Vecindario en el sureste de Gran Canaria. En un primer momento, el crecimiento demográfico de estos núcleos lo origina un proceso de redistribución insular de la población, pero en los últimos diez o quince años a este proceso se ha sumado el asentamiento de población extranjera, que ha tenido una gran fuerza. Como consecuencia de ambas circunstancias, se ha creado una red de pequeños y medianos núcleos urbanos allí donde no había sino pequeños asentamientos agrarios y, por ende, se ha originado la ruptura de la estructura territorial insular que se basaba en la fuerte concentración de la población en las áreas capitalinas.

Al mismo tiempo, estos ámbitos emergentes han empezado a albergar nuevas actividades económicas, como resultado de su dimensión urbana y de sus rentas de localización, de forma que, en su conjunto, la comarca del Sureste de Gran Canaria ha alcanzado una dimensión industrial y comercial verdaderamente estratégica para el equilibrio territorial y demográfico de la Isla.

En este trabajo analizamos el proceso de urbanización de este último espacio como resultado del carácter de frontera que presenta en relación con las actividades del turismo internacional. Es decir, estudiamos los factores que han posibilitado la transformación demográfica y urbana de esta zona y las características del tejido residencial y social que han originado.

La investigación que presentamos se desarrolla en el marco del proyecto I+D+i titulado "Repercusiones territoriales de la vivienda de propiedad extranjera en Canarias" y posibilita la categorización de una serie de áreas homogéneas desde la perspectiva de la inmigración extranjera y de las pautas de habitabilidad que presentan los espacios urbanos de Canarias, en este caso, un espacio frontera de la actividad turística.

Antecedentes del desarrollo de la comarca del Sureste de Gran Canaria

El ámbito territorial que conforman los municipios de Ingenio, Agüimes y Santa Lucía corresponde a la comarca del Sureste de Gran Canaria. Se trata de un “triángulo equilátero” cuyo vértice se halla en el centro de Gran Canaria, en su zona de cumbres: uno de sus tres lados lo separa del municipio del área metropolitana de Las Palmas de Gran Canaria, al norte; otro, de los enclaves turísticos de San Bartolomé de Tirajana, al sur; y el último se identifica con la línea de costa.

Se trata de un territorio cuya ocupación humana hasta fines del siglo XVIII afectó fundamentalmente a las zonas altitudinales situadas a más de 500 metros de altura, las más aptas para la actividad agrícola por sus temperaturas más suaves y su mayor nivel de humedad. A lo largo del siglo XIX se incrementó la población de la llanura sedimentaria costera y de las medianías bajas (200-500 metros) gracias a la colonización agrícola de las tierras más áridas, que hasta ese momento estaban destinadas al pastoreo extensivo.

Esta paulatina ocupación dio lugar al reconocimiento administrativo de las parroquias de Santa Lucía, en 1815, y de Ingenio, en 1819, pues la de Agüimes se había creado al finalizar la conquista de Gran Canaria, cuando la Corona había cedido las tierras del actual municipio al Obispado, como señorío eclesiástico.

En consecuencia, se incrementó de forma notable la superficie dedicada a los productos de subsistencia, fundamentalmente al cultivo del millo, al mismo tiempo que se extendía una cierta infraestructura para el riego. A esta producción de cereales se sumó, desde mediados de siglo, la expansión de los nopales para la obtención y consecuente exportación de la cochinilla¹, aunque las dificultades que supuso en el mercado exterior la competencia de las anilinas sintéticas ocasionaron un nuevo retroceso de la superficie cultivada a fines del siglo XIX y la sustitución de las tuneras por la cebada, el trigo, la alfalfa, el millo, la papa, las calabazas, las judías y otras producciones que abastecían el mercado interior.

Ahora bien, en la historia agraria de esta comarca fue el tomate el producto que tuvo un papel definitivo en la especialización económica de esta zona. Desde las primeras décadas del siglo XX y para atender la creciente demanda de esta producción extratemprana por parte de los mercados europeos, se acondicionaron nuevas tierras para el cultivo, se perforaron numerosos pozos, se hicieron distintas obras para la conducción de aguas y se incrementó la superficie regada. Se produjo una importante atracción inmigratoria y los antiguos núcleos de poblamiento vieron incrementar su población, aunque la mayor parte de los trabajadores que se empleaban en el cultivo y la zafra eran agricultores temporeros, procedentes de otros puntos de la geografía insular, que no se asentaron definitivamente en la comarca. Años más tarde, la construcción de una carretera que iba a discurrir por la propia llanura costera, enlazando las entidades de población que se situaban a unos 150 metros del litoral, actuó como nexo de comunicación entre los núcleos de poblamiento que se habían desarrollado al socaire de la actividad agrícola y propició el despegue urbano.

1. La cochinilla es un insecto parásito que se desarrolla en las pencas de los nopales (chumberas o tuneras) y que tiene la propiedad de producir un líquido coloreado, el ácido carmínico, que se utilizaba como colorante natural.

Crecimiento demográfico y desarrollo urbano

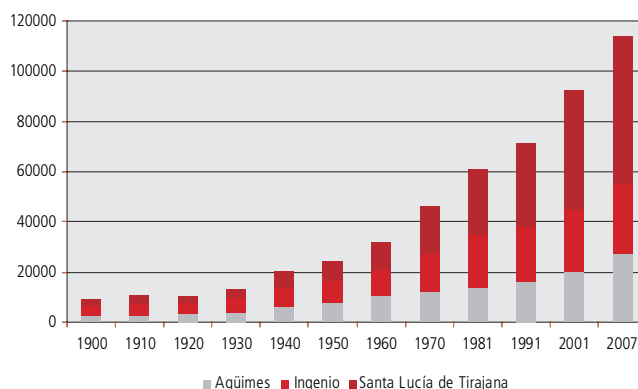
La evolución demográfica de la comarca estuvo marcada hasta los años sesenta y setenta del siglo XX por la historia agraria que hemos descrito, una historia de dificultades y de miseria². Por ello, mantuvo unos valores de población censada que supusieron invariablemente entre el 6% y el 7% de la población insular.

A partir de entonces, el crecimiento demográfico empezó a ser algo mayor que el que se producía en el conjunto del espacio insular. De este modo, ya en 1970 los 46.137 habitantes censados suponían el 9,4% del total de la población de Gran Canaria, una proporción que no ha cesado de crecer desde aquella fecha. Según datos de la última revisión padronal de 2007, vivían en la zona 113.777 personas, lo que representa el 14% de la población insular. Por tanto, desde la década de los setenta y en especial desde los noventa se ha producido una explosión demográfica. El municipio que se ha visto más afectado por ella es el de Santa Lucía de Tirajana, donde se empadronaba ese año algo más de la mitad de la población residente en la comarca (figura 1).

Tabla 1 y figura 1. Evolución de la población e incremento anual de la población (en %)

(Fuente: INE, Censos de Vivienda y Padrón de 2007. Elaboración propia)

	COMARCA DEL SURESTE	TOTAL INSULAR
1950-1960	3,30	2,08
1960-1970	4,48	2,11
1970-1981	3,15	2,81
1981-1991	1,63	0,56
1991-2001	2,84	0,92
2001-2007	3,29	1,63



Además, la evolución de las tasas de crecimiento así lo corrobora. Entre 1960 y 2007 las tasas decenales registraron las mismas tendencias que la Isla en su conjunto, pero estuvieron siempre por encima de las tasas insulares. Fueron altas hasta 1981 y se atenuaron durante los ochenta, tal como ocurría en el resto del territorio insular. Ahora bien, desde principios de los años noventa, el crecimiento demográfico de la comarca es más del doble que el de Gran Canaria, como puede apreciarse en la tabla 1.

2. Las condiciones de vida de los trabajadores del tomate fueron durísimas. Se trataba de aparceros que vivían en infraviviendas y cuyo salario dependía de la cotización del producto en el mercado exterior. En las tareas del plantío se ocupaba toda la familia campesina, aunque el trabajo de las mujeres y niños no era retribuido.

Este último impulso en el crecimiento demográfico se relaciona estrechamente con el incremento de los flujos de inmigración extranjera desde mediados de los noventa. En el Censo de 2001 el 5,2% de la población del área de estudio era extranjera, valor que ascendía a más del 7% en el caso del municipio de Santa Lucía de Tirajana. Los datos padronales más recientes, de 2007, elevan estos porcentajes al 9,8 y 13,5, respectivamente.

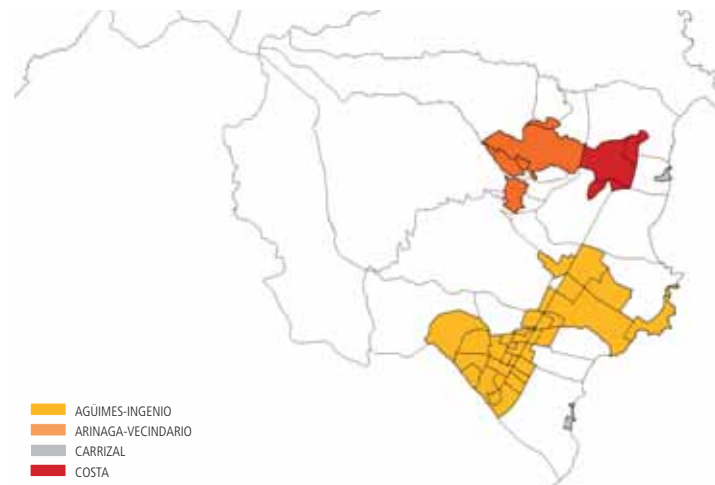
Figura 2. Imagen de Vecindario en 1977 y en 2006



El aumento demográfico ha desarrollado unas pautas territoriales determinadas, pues se ha concentrado en la plataforma litoral en torno a la GC-1 que comunica Las Palmas de Gran Canaria con los enclaves turísticos del sur de la Isla, en detrimento de los ámbitos de medianía y cumbres, que se han despoblado. En Agüimes, los núcleos de Playa de Arinaga y Cruce de Arinaga han registrado incrementos demográficos cercanos al 350% entre 1970 y 2007, en oposición a la cabecera municipal, Agüimes, situada a 270 metros, que ha crecido tan sólo un 11%. En el municipio de Ingenio, las tasas han sido menos vigorosas, pero aun así, Carrizal, el principal núcleo del municipio, en las cercanías del aeropuerto de Gran Canaria, ha crecido más del 90% frente a la cabecera municipal, Ingenio, que lo ha hecho en un 56%. Por último, es en Santa Lucía de Tirajana donde se manifiesta mejor la distribución territorial de los nuevos crecimientos. Mientras su cabecera municipal, situada a 680 metros de altura, perdía un 40% de su población en este periodo, en núcleos de la zona baja del municipio, como el Cruce de Sardina, Vecindario o El Doctoral, se registraban aumentos de en torno al 400%. En la figura 2 se puede apreciar el cambio experimentado por esta última zona durante este periodo.

El resultado territorial ha sido la conformación de tres grandes espacios urbanos en el ámbito de estudio. El más importante, el de Arinaga-Sardina-Vecindario, se ha constituido como un auténtico continuo urbano-industrial formado a partir de la coalescencia de hasta diez entidades situadas en torno a la autopista GC-1. En el Padrón de 2007 alcanzaba 74.647 habitantes, algo más del 65% de la población de la comarca. Un poco más al norte, situada en torno al mismo eje de comunicación y tributaria del desarrollo aeroportuario que ha tenido lugar en sus inmediaciones, se sitúa el área urbana de Carrizal. Este enclave, que aglutina cinco entidades de los

Figura 3. Delimitación de los núcleos urbanos en la comarca del Sureste



municipios de Ingenio y Agüimes, alcanzaba las 13.999 personas ese año. La tercera área urbana es la constituida por la agregación territorial de las cabeceras municipales de Ingenio y Agüimes, así como por el desarrollo de otras siete entidades en sus inmediaciones, convirtiéndose en un espacio bicéfalo de 20.218 habitantes (el 17,8% de la población de la comarca), articulado por la GC-100. Tanto esta última área como la de Carrizal tienden progresivamente a constituir un único espacio urbano, gracias al dinámico crecimiento que caracteriza a las entidades de Ingenio y Carrizal en torno a su eje de comunicación, la GC-196 (figura 3).

Los factores en el desarrollo de un espacio frontera

El desarrollo urbano de la comarca del Sureste de Gran Canaria sólo se entiende, además de por la gestión urbanística y las ayudas municipales a la construcción de vivienda protegida, por el hecho de que se localice en la periferia de los enclaves turísticos del sur de la Isla, por la proximidad del aeropuerto de Gran Canaria a su extremo septentrional, por la presencia del importante polígono de Arinaga y por el desarrollo comercial minorista que en ella ha tenido lugar.

La especialización turística de Gran Canaria

El impulso definitivo en el desarrollo turístico de Gran Canaria, el que se produjo a partir de los años sesenta, lo originó el tráfico aéreo. En 1930 se inauguró oficialmente el aeropuerto insular, casi treinta años después, en 1959, se establecieron los primeros vuelos chárter que comunicaban Estocolmo con la Isla y dos años después empezaron a llegar los primeros aviones reactores que la conectaron con la mayor parte de los aeropuertos europeos, sin que fuera necesario hacer escala en otros puntos.

En ese mismo año de 1961, se constituyó la sociedad Maspalomas Costa Canaria y se convocó un concurso internacional de ideas con el fin de crear un inmenso *resort* turístico, de dos mil hectáreas, en el municipio de San Bartolomé de Tirajana; poco después, se iniciaron los primeros trabajos de urbanización y edificación en el entorno de la playa de San Agustín (Parreño Castellano, 2001), inaugurándose los primeros establecimientos en 1963.

Desde entonces, la oferta de alojamiento ha ido creciendo en la costa del municipio de San Bartolomé de Tirajana. A mediados de los setenta, después del vertiginoso incremento en el número de camas que se experimentó entre 1969 y 1973 con la llegada de capitales alemanes, canalizados a través de la Ley Fiscal sobre Ayuda a Países en Desarrollo, Maspalomas ya superaba el medio millón de visitantes al año.

En 2006 Maspalomas Costa Canaria alcanzaba las 102.680 plazas turísticas, de las que 29.772 eran hoteleras. A esto hay que sumar una cantidad imprecisa, pero a todas luces elevada, de alojamientos turísticos no reglados, y un tejido residencial escaso en relación con la oferta turística que, en 2001, estaba compuesto por más de 12.000 viviendas principales y 6.500 secundarias y vacías. Por tanto, la dimensión del desarrollo turístico y del mercado laboral a él asociado no ha tenido una plena correspondencia con la oferta residencial del municipio. Ello se debe a que, desde la aprobación del Plan de Extensión y Ordenación Urbana de Maspalomas en 1963, que establecía las pautas generales de urbanización de este sector, se descuidó la creación de tejido residencial para la población trabajadora. De hecho, hasta 1972 no se aprobó el planeamiento parcial de San Fernando, el barrio donde estaba previsto que se alojara la mano de obra que se ocupaba en las actividades turísticas. Con posterioridad, no se han corregido estas actuaciones y, en consecuencia, ha sido notablemente escaso el suelo residencial en relación con el volumen de mano de obra que Maspalomas emplea y se ha generado un encarecimiento de las viviendas disponibles en el municipio.

Esta circunstancia ha tenido una importante repercusión en los municipios limítrofes no turísticos, puesto que se han ido especializando, paulatinamente, en la oferta de viviendas para la población trabajadora. En otras palabras, el carácter segregado del enclave turístico de Maspalomas Costa Canaria ha expulsado buena parte de su mano de obra hacia los municipios periféricos, desde principios de los setenta, impulsando el crecimiento urbano, tanto espontáneo como organizado, de la comarca del Sureste. La subsidiaridad de la comarca con respecto a los ámbitos turísticos del sur de la Isla la indica el hecho de que en 2001 el 19,6% de los ocupados mayores de 16 años de Ingenio y Agüimes y el 34,2% de los de Santa Lucía de Tirajana trabajaban en San Bartolomé de Tirajana, el municipio que se situaba en segunda posición, tras el propio municipio de residencia en cuanto a mano de obra empleada.

El papel de las comunicaciones aéreas

El desarrollo turístico de la Isla y la mayor importancia que han adquirido las comunicaciones con los procesos de globalización justifican el progresivo incremento en el tráfico aéreo del aeropuerto de Gran Canaria y las diversas ampliaciones que se han acometido en sus instalaciones (VV.AA., 1996). De los 149.093 viajeros que desembarcaron en él en 1960 (incluyendo los que estaban en tránsito) se ha pasado a 10,3 millones en 2007, al mismo tiempo que han ido mejorando sus infraestructuras, dotadas de una segunda pista y nuevas terminales.

El futuro parque empresarial de Gando, que incluye una tercera pista y diversas áreas de uso comercial, hotelero, industrial y de servicio, supondrá impulsar la zona aeroportuaria dentro de la red internacional de conexiones del Atlántico medio, convirtiéndola posiblemente en el mayor y más moderno nodo de la red en la región.

En este sentido, la proximidad de estas instalaciones a la comarca del Sureste y la propia ampliación de recinto aeroportuario hacia el sur, en terrenos del municipio de Ingenio, el más septentrional de los que integran la comarca, contribuyen a reforzar el carácter fronterizo de este espacio. El tráfico de pasajeros y mercancías ha posibilitado la creación y crecimiento constante de actividades económicas, industriales y de servicios asociadas a la dinámica aeroportuaria. La renta de situación de la comarca con respecto a dos de los polos más dinámicos en la economía insular, el aeropuerto al norte y las zonas de desarrollo turístico al sur, ha tenido una definitiva repercusión en su especialización productiva.

La actividad industrial

La localización estratégica de la comarca fue evaluada en los distintos proyectos de industrialización de Gran Canaria, dado el factor de escala que introducía el tráfico aeroportuario de mercancías y la demanda intermedia y final de las actividades turísticas. Por ello, a principios de los años setenta, se impulsó definitivamente este proceso de industrialización con la creación del polígono de Arinaga en los municipios de Agüimes y Santa Lucía de Tirajana, auspiciado por el Decreto 484/1969 de Zonas de Preferente Localización Industrial y promovido por el Cabildo Insular de Gran Canaria y el Instituto Nacional de Urbanización (hoy, SEPES). El proyecto original, que alcanzaba una superficie de 3,4 millones de m², lo que ya lo convertía en el mayor polígono industrial de Canarias, fue ampliado en 1985 hasta los 6 millones de m². La urbanización reservaba el 64% de la superficie a uso industrial y un 9,5% para urbanización residencial, e incluía un puerto anexo³ (González Rodríguez, 1996).

Hasta 1976 no se iniciaron las obras de urbanización de la nueva área industrial y se ha ido desarrollando el proyecto en cinco fases. El nivel de ocupación de las parcelas ha ido incrementándose igualmente a lo largo de los años, pero ya a mediados de los noventa el área presentaba un alto nivel de actividad. En aquellos momentos, el 32,6% de las empresas establecidas eran de importación, distribución y venta; el 22,7% de fabricación y manufacturas; y en el resto destacaban los servicios comerciales (agencias), servicios industriales (talleres, carpinterías...) y las empresas de almacenamiento y depósito (Hernández y Morales, 1998). Por ramas, destacaba la de alimentación y bebidas con un 20% del total; la de maquinaria y materiales de construcción (13,6%); y la de automóviles y accesorios.

Desde entonces, los estímulos introducidos por la declaración del polígono como parte de la Zona Especial Canaria⁴ para la localización de empresas centradas en la producción, transformación, manipulación y comercialización de mercancías y el hecho de que se haya delimitado una amplia superficie (250.000 m²) como

3. El puerto de Arinaga no está aún activo, pero se espera que lo esté a lo largo del presente año. Cuenta con una superficie aproximada de 36.000 m² y dos diques de 440 y 300 m. Estará destinado a tráfico de graneles y ro/ro.

Zona Franca⁵, con importantes ventajas fiscales (ZEC, RIC⁶, bonificación de hasta el 40% por producción de bienes corporales, exenciones en el pago del Impuesto de Actos Jurídicos Documentados y del IGIC-IVA para bienes de inversión...) y aduaneras (posibilidad de abastecimiento de suministro y componentes de terceros países) ha posibilitado que estén establecidas en 2006 unas 600 empresas que generan 8.000 empleos directos y otros 10.000 indirectos. La mayor parte de ellas se dedican a la construcción (36,7%); alimentación (14,5%); automoción, repuestos y talleres (13,5%); bazares, textil, limpieza (6,6%); y maquinaria, herramientas e hidráulica (4,6%). En torno al 10% de las empresas realizan actividades I+D+i (ECOAGA-ITC, 2006).

Hoy por hoy, la actividad industrial en Arinaga se ha convertido en uno de los motores de crecimiento urbano y demográfico de la comarca, con una proyección económica que va mucho más allá de su relación con la cercanía a las áreas turísticas del sur de la Isla. Es más, la actividad industrial seguirá creciendo en el futuro de un modo aún más dinámico. Se va a incorporar en breve más suelo, ante el incremento acelerado de empresas de los dos últimos años y ante la cercana puesta en marcha de un parque tecnológico, dentro de la Asociación Española de Parques Tecnológicos (APTE), para el que el Ayuntamiento de Agüimes ha ofrecido ya 500.000 m² de suelo.

La posibilidad de que se radique en sus terrenos una nueva planta energética de regasificación, en la que se prevé hacer descansar el futuro energético de la Isla, también contribuirá a reforzar la especialización industrial de la comarca.

Esta actividad productiva, además del turismo y de la función aeroportuaria, ha tenido una importante repercusión en la demanda de una variada gama de servicios.

4. La Zona Especial Canaria es una zona de baja tributación que se crea en el marco del Régimen Económico y Fiscal (REF) de Canarias con la finalidad de promover el desarrollo económico y social del archipiélago y diversificar su estructura productiva. Fue autorizada por la Comisión Europea en el mes de enero de 2000 y prorrogada en diciembre de 2006. El disfrute de los beneficios tiene vigencia hasta el 31 de diciembre del año 2019. La Zona Especial Canaria permite a las empresas que cumplan determinados requisitos operativos, de inversión y empleo, tributar a tipos reducidos (entre el 1% y el 5%) en el impuesto sobre beneficios, en lugar del 35% del régimen general en España, además de otros beneficios. La totalidad del polígono de Arinaga pasó a formar parte de la ZEC desde 2005.

5. La Zona Franca está vigente desde 1998. Según el Código Aduanero de la Unión Europea, las zonas francas son parte del territorio aduanero comunitario, donde se puede proceder al almacenamiento por tiempo ilimitado, transformación y distribución de mercancías, sin aplicación de aranceles, gravámenes ni impuestos indirectos. Tampoco serán de aplicación medidas de la política comercial, como contingentes, cupos o restricciones. Las mercancías almacenadas en zonas francas pueden recibir todos los destinos posibles: ser vendidas libremente, despachadas a libre práctica o exportadas fuera del territorio de la Unión Europea.

6. La Reserva para Inversiones en Canarias (RIC) permite a las empresas establecidas en la Zona Franca optar igualmente por dotar esta reserva para futuras inversiones, permitiendo una deducción de la base imponible del impuesto de sociedades de hasta un 90%.

El desarrollo de la actividad comercial

Entre los distintos servicios que han debido satisfacer la demanda de la población, ocupan una posición preferente las actividades comerciales, especialmente las del comercio minorista, que ha tenido una evolución espectacular.

El desarrollo de esta actividad ha sido mucho mayor en el municipio de Santa Lucía, concretamente en el núcleo de Vecindario, el más poblado de la comarca, y en ello ha tenido un papel decisivo la Asociación de Comerciantes e Industriales de Vecindario, que se creó en el año 1988 y ha logrado consolidar uno de los activos económicos más importantes del municipio.

Desde un punto de vista geográfico, los ámbitos comerciales más dinámicos son dos: el eje que representa la Avenida de Canarias, antigua vía caminera y carretera, y la gran superficie del Centro Comercial Atlántico. En la primera se concentra el comercio minorista, con unas 955 empresas (el 45% de todas las empresas del municipio) que desarrollan su actividad en una amplia gama de especialidades y que se localizan en la planta baja de la mayor parte de los inmuebles y en el centro comercial "La Ciel", un centro de 26.000 m² que se inauguró el año 2000. Por su parte, el Centro Comercial Atlántico está situado estratégicamente en la intersección de la autopista del sur (GC-1) con el acceso a la zona residencial. Es una gran superficie que dispone de más de 120 tiendas, un hipermercado, 11 salas de cine, restaurantes, etc., cuyo desarrollo ha sido espectacular desde su inauguración en el año 2000, poco después de la apertura de "La Ciel".

Esta oferta comercial ha contribuido a reforzar la economía del municipio más próximo a la zona turística, lo que ha implicado que dicha actividad atienda la demanda de la población de la comarca, la vinculada a ella por razones laborales, además de la de los turistas y residentes de los municipios aledaños, que realizan la mayor parte de sus compras en este núcleo de Vecindario.

La gestión municipal también ha contribuido a reforzar esta especialización productiva a través de beneficios fiscales y de la organización de diversas campañas de promoción.

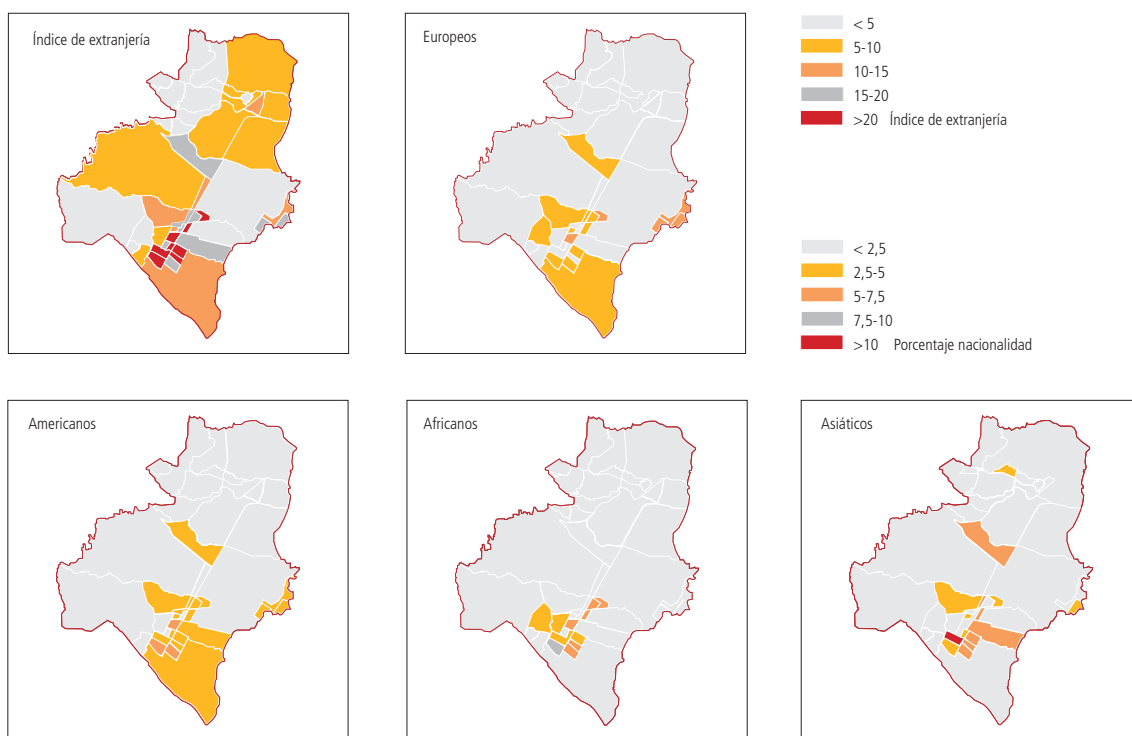
La conformación de un espacio urbano multicultural

En 2006 estaban empadronadas 107.327 personas en la zona de estudio, de las que el 10,6% eran de nacionalidad extranjera; en consecuencia, la tasa de extranjería (ratio entre población extranjera y española) alcanzaba un valor de 11,8, tasa muy próxima a la que se registraba para ese mismo año en el conjunto de Canarias, que era de 12,8. Se apreciaban, no obstante, grandes diferencias a nivel de sección censal, como lo atestigua que el índice de variación sea del 74%. La mayor ratio alcanzada a esta escala es de 28,3, al mismo tiempo que ocho secciones se sitúan por encima de 20 y diez entre 15 y 20 (figura 4). Los máximos valores se alcanzan en la ciudad polinuclear del Sureste, que presenta una ratio promedio de 14,5, con ocho de sus 27 secciones por encima de 20. Éstas se localizan en una reducida área, articulada a partir del eje de la Avenida de Canarias, que va desde el El Doctoral hasta el Cruce de Sardina. Las ratios de Carrizal y Agüimes-Ingenio son más bajas.

Desde el punto de vista de las distintas nacionalidades, las más representadas son las americanas, que suman casi la mitad de los extranjeros del área, con un total de 5.457 personas. Son de origen colombiano, argentino y ecuatoriano, fundamentalmente. El resto son europeos y africanos, con porcentajes respectivos en torno al 25%, destacando en este caso los alemanes, italianos y marroquíes. El 2% restante son asiáticos o tienen otro origen. Este reparto define un perfil migratorio laboral, con una ligera presencia de residentes europeos no activos en los ámbitos de costa (Playa de Arinaga, Vargas, Pozo Izquierdo), lo que no reproduce la estructura por nacionalidad de la extranjería en Canarias, caracterizada por un mayor peso de la inmigración residencial europea.

Figura 4. Índice de extranjería y distribución de los extranjeros por nacionalidades en 2006

(Fuente: INE, Padrón de 2006. Elaboración propia)



La distribución territorial revela la existencia de unos bajos índices de segregación residencial (Brun y Rehin, 1994; Kempen y Özüekren, 1998; White, 1983) en relación con la población española. Solamente tres secciones superan el 5% del total de extranjeros residentes en el área y el índice de disimilaridad es de tan sólo 0,3. (Duncan y Duncan, 1955; Massey y Denton, 1988). Ahora bien, si consideramos la nacionalidad, aparecen algunas diferencias espaciales.

Europeos y americanos son los que registran una mayor dispersión territorial, con índices de variación entre las distintas secciones de entre el 85% y el 88%. Los de nacionalidad africana y asiática registran una mayor concentración (104% y 136%, respectivamente). En otros términos, entre los primeros se detecta una menor segregación residencial que entre los segundos, como así lo demuestran los mapas de distribución por nacionalidad.

Los americanos y los africanos presentan una distribución parecida (correlación de un 0,85), ya que ambas nacionalidades tienden a alcanzar valores elevados en las mismas secciones de El Doctoral, Vecindario y Cruce de Sardina, aunque los primeros tienen también una mayor presencia en otras áreas, como Playa de Arinaga o Cruce de Arinaga. La distribución de los europeos, aunque es similar a la de los americanos (correlación de 0,73), está condicionada por una sobrerrepresentación de comunitarios en Playa de Arinaga. Los asiáticos, por su parte, se concentran en determinadas secciones de El Doctoral y Vecindario.

En síntesis, la zona presenta un panorama social multicultural poco segregado desde el punto de vista residencial. Ahora bien, la situación es diferente cuando hablamos de segregación o diferenciación habitacional. Para aproximarnos a esta cuestión, hemos analizado las diferencias existentes entre españoles y extranjeros en relación con la estructura del hogar y las condiciones de la vivienda y, para ello, hemos establecido ratios que relacionan la población extranjera con la española en función del tamaño y tipo de hogar, por un lado, y el año de construcción y la superficie útil de la vivienda, por otro.

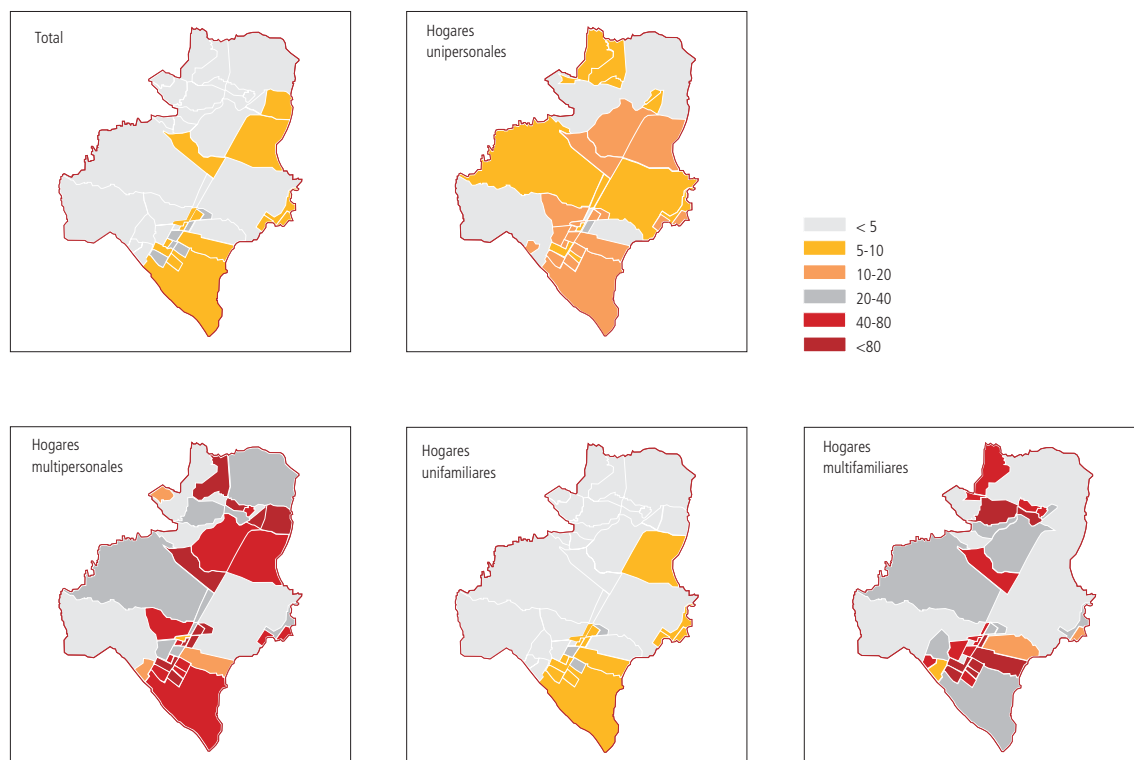
En lo que respecta al tipo de hogar, en 2001 lo más frecuente para ambos colectivos era habitar dentro de un hogar unifamiliar. Ahora bien, en el caso de los españoles, el 93,4% de las personas censadas vivía de este modo, mientras que en el de los extranjeros, el porcentaje se reducía al 77,4%. Esto quiere decir que entre el colectivo foráneo ganan importancia otras estructuras habitacionales, estructuras que tenían una significación muy reducida entre los españoles. Así, por ejemplo, el 9% de los extranjeros vivía en hogares unipersonales, frente al 5,2% de los españoles. De igual modo, los hogares multipersonales y multifamiliares eran más frecuentes entre los primeros (con el 5,4% y 8,2%, respectivamente) que entre los segundos (0,5% y 0,9%, respectivamente).

La representación cartográfica de la ratio por tipo de hogar manifiesta claramente la sobrepresencia de hogares multipersonales y multifamiliares (sus ratios promedios son 64,6 y 52,3), pero además nos permite apreciar grandes diferencias territoriales a nivel de sección, lo que nos habla de una heterogeneidad espacial de las estructuras convivenciales, que son mayores de lo que cabía haber esperado (figura 5), lo que se puede relacionar con el tipo de flujo migratorio predominante.

Las diferencias en las estructuras convivenciales de españoles y extranjeros se reflejan en una cierta segregación en lo que se refiere al tamaño del hogar. Entre los españoles, la situación más frecuente es la constituida por hogares que tienen entre tres y seis miembros. Sin embargo, hay más extranjeros que españoles conviviendo en hogares pequeños, con una o dos personas (26,3% frente a 16,7%), y en hogares con más de seis miembros (14,5% frente a 8,5%). De hecho, las ratios para toda el área son de 8,7 para hogares de uno y dos miembros y 9,5 para los de más de seis, frente a ratios en torno a 4,5 en el caso de los hogares de tamaño intermedio. Y, como en el caso anterior, se detectan de nuevo grandes disparidades espaciales en las ratios a nivel de sección, sin que ello responda únicamente al volumen de extranjeros que residen en cada una de ellas.

Figura 5. Ratio de la población extranjera y española según tipo de hogar en 2001

(Fuente: INE, Censo de Población y Vivienda, 2001. Elaboración propia)



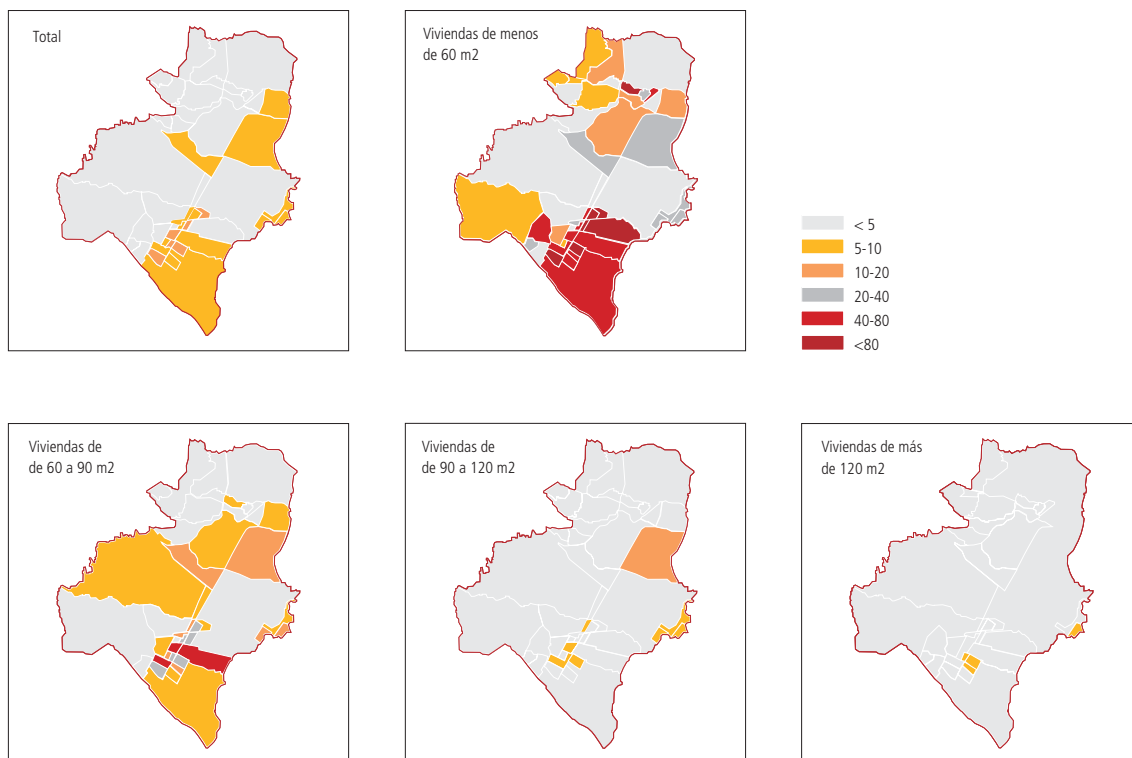
En lo que respecta a las condiciones de vivienda, hemos analizado tres variables a partir de la información del Censo del 2001: la superficie útil, el año de construcción del inmueble y el régimen de tenencia.

Como en el caso de la estructura del hogar, se aprecian diferencias de interés entre la población española y la extranjera. Desde el punto de vista de la superficie útil de la vivienda, entre los extranjeros alcanza un mayor porcentaje el número de personas que vive en viviendas de menos de 60 m² y entre 60 y 90 m² (22% y 49,6% frente a 6,1% y 33,2%, respectivamente). Esta disparidad se refleja en que la ratio para el primer caso llega hasta 20,2. Como es lógico, la vivienda más frecuente entre los españoles es la que tiene una superficie comprendida entre 90 y 120 m², teniendo un peso muy significativo las de superficie útil superior.

La vivienda de menor tamaño tiene un peso más significativo entre los extranjeros en los ámbitos urbanos más dinámicos: la zona urbana de Vecindario-Cruce de Sardina y la de Carrizal (figura 6), que es donde se concentra la mayor parte de los inmigrantes de origen americano y africano. Por el contrario, las viviendas de más de 90 m² que son ocupadas por extranjeros se localizan en los ámbitos costeros de Playa de Arinaga,

Figura 6. Ratio población extranjera/población española según superficie útil de la vivienda en 2001

(Fuente: INE, Censo de Población y Vivienda, 2001. Elaboración propia)



Vargas y algunos sectores de Vecindario y se relacionan, en gran medida, con la localización de extranjeros de nacionalidad comunitaria.

Por tanto, si tenemos presente que los extranjeros, especialmente los que no proceden de la Unión Europea, ocupan viviendas de menor tamaño y que, al mismo tiempo, entre ellos son más frecuentes los hogares con más de seis miembros, podemos concluir que una gran parte de los extranjeros tienen peores condiciones habitacionales.

En lo que respecta a la antigüedad de la vivienda, la mayor parte de los extranjeros ocupan inmuebles que fueron construidos con posterioridad a 1981, mientras que, entre los españoles, tienen una mayor importancia los inmuebles de mayor antigüedad. El 38,5% de los extranjeros ocupan viviendas edificadas a partir de 1991, mientras que, entre los españoles, este porcentaje disminuye al 25,3%.

Este resultado es previsible en la medida en que, por un lado, buena parte del stock residencial de la zona es reciente, y por otro, los españoles ocupan en muchos casos viviendas antiguas que han heredado o recibido o, incluso, que construyeron cuando se instalaron en esta zona. Sin embargo, es interesante destacar que la pre-

sencia de extranjeros está impulsando el crecimiento urbano, en especial en la zona de la ciudad polinuclear del Sureste, y que no se vincula con ningún proceso de abandono y degradación residencial, como ocurre en otros muchos ámbitos urbanos españoles.

Por último, como cabía esperar, la mayor parte de la población extranjera vive en alquiler, mientras que los españoles tienen sus viviendas en propiedad. El 76,5% de la población local posee la casa en la que vive y un 15,2% se ha beneficiado de una cesión gratuita o de otras formas de tenencia. Tan sólo el 8,3% vive en una vivienda alquilada, un régimen de tenencia que caracteriza, sin embargo, al 67,4% de los extranjeros. La propiedad, que afecta a una proporción de extranjeros del 28,3%, está más difundida en la zona del núcleo urbano de Ingenio-Agüimes, presentando el resto porcentajes de extranjeros en alquiler de hasta el 83%.

En consecuencia, los indicadores de tamaño del hogar y estructura del hogar, por una parte, y los del tamaño de la vivienda, año de construcción y régimen de tenencia, por otra, ofrecen una imagen de una cierta distribución segregada de la población según su origen geográfico.

Conclusiones

1. El desarrollo turístico de Canarias ha trascendido el ámbito territorial de los enclaves especializados en la oferta hotelera y extrahotelera y ha generado el desarrollo urbano de áreas limítrofes, que se han convertido en nuevos espacios frontera.

2. La comarca del Sureste de Gran Canaria, integrada por los municipios de Ingenio, Agüimes y Santa Lucía, inició su despegue urbano en los años sesenta y setenta gracias a la carretera general que comunicaba la capital insular y el aeropuerto de Gran Canaria con las zonas turísticas del sur y que actuó también como nexo entre los distintos núcleos de poblamiento. Esta renta de situación se reforzó con la construcción de la autopista del Sur, GC-1.

3. El resultado territorial ha sido la conformación de tres grandes espacios urbanos en el ámbito de estudio: el de Arinaga-Sardina-Vecindario, un continuo urbano-industrial formado a partir de la coalescencia de diez entidades situadas en torno a la autopista GC-1; el de Carrizal y otras cuatro entidades, situado un poco más al norte, tributario del desarrollo aeroportuario; y el de Ingenio-Agüimes, área urbana constituida por la agregación territorial de las cabeceras municipales de dos municipios de la comarca y de otras tres entidades.

4. El intenso crecimiento demográfico de los últimos años se debe a la extraordinaria atracción que ha ejercido para la propia población insular y para los inmigrantes extranjeros la pervivencia de la agricultura de exportación, la expansión aeroportuaria, la actividad industrial del polígono de Arinaga, el desarrollo del comercio minorista y la propia gestión y planificación urbanas en materia de vivienda adoptadas por los distintos ayuntamientos que integran la comarca.

5. La localización territorial de la población extranjera revela ciertas pautas que nos permiten identificar los enclaves de poblamiento más dinámicos (los más próximos al eje de la carretera) y unos bajos índices de segregación residencial en relación con la población española.

6. Desde el punto de vista de las estructuras de convivencia, se advierten ciertas diferencias en cuanto al tamaño del hogar y su estructura, porque entre los extranjeros hay cierta sobrepresencia de hogares multipersonales y multifamiliares y porque hay más extranjeros que españoles conviviendo en hogares pequeños y en hogares con más de seis miembros. Son peores las condiciones habitacionales de los hogares de extranjeros, porque es más pequeña la superficie de la vivienda y porque es escaso el número de los que la tienen en propiedad. Como consecuencia, se aprecia cierta segregación en lo que respecta a las condiciones habitacionales.

7. La población extranjera ocupa inmuebles de construcción reciente, lo que denota que han contribuido a impulsar de forma decisiva el crecimiento urbano de la comarca.

Bibliografía

BRUN, J. y REHIN, C. (1994): *La ségrégation dans la ville*, París, L'Harmattan.

COMITÉ DE EXPERTOS SOBRE POBLACIÓN E INMIGRACIÓN EN CANARIAS (2003): *Informe sobre población e inmigración en Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria, Gobierno de Canarias.

DUNCAN, O.D. y DUNCAN, A. (1955): "A methodological analysis of segregation indexes", *American Sociological Review*, 41: 210-217.

ECOAGA-ITC (2006): *Plan estratégico de la zona industrial de Arinaga, 2007-11*, Las Palmas de Gran Canaria, ITC-Gobierno de Canarias.

GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, A. (1996): "El puerto de Arinaga", *Boletín Millares Carlo*, 15: 197-204.

HERNÁNDEZ TORRES, S. y MORALES MATOS, G. (1998): *El espacio industrial en Gran Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

KEMPEN, R. VAN y ÖZÜEKREN, A.S. (1998): "Ethnic Segregation in cities: new forms and explanations in a dynamic World", *Urban Studies*, 35, 10: 1.631-1.656.

MASSEY, D.S. y DENTON, N.A. (1988): "The dimensions of residential segregation", *Social Forces*, 67: 281-315.

PARREÑO CASTELLANO, J.M. (2001): "El proceso de urbanización del espacio turístico" en Hernández Luis, J.A. y Parreño Castellano, J.M. (coords.), *Evolución e implicaciones del turismo en Maspalomas Costa Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria, Ayto. de San Bartolomé de Tirajana, pp. 71-101.

VV.AA. (1996): *Los aeropuertos españoles. Su historia (1911-1996)*, Madrid, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

WHITE, M. (1983): "The measurement of Spatial Segregation", *American Journal of Sociology*, 88, 5: 1.008-1.018.

CAPÍTULO XXIII

EL ESTRECHO DE GIBRALTAR: ¿FRONTERA O PUENTE? LA ARQUITECTURA COMO FORMA MEDIÁTICA DEL PODER EN EL ANTIGUO PROTECTORADO ESPAÑOL DE MARRUECOS

Alberto Darías Príncipe

Introducción

Con frecuencia, la historiografía oficial española se ha empeñado en establecer paralelismos entre el norte y el sur del estrecho de Gibraltar durante el periodo del Protectorado español en Marruecos y, sin embargo, a medida que nos adentramos en el tema, comprobamos que las posibles similitudes entre ambas orillas eran meramente formales. Las separaban ideologías, culturas y situaciones políticas antagónicas. Los modelos arquitectónicos se sucedieron en el norte y el sur a través de constantes encuentros y desencuentros, pero con una clara diferencia ideológica: al norte, buscando sus raíces; al sur, a través de una falacia que justificara la permanencia española en el territorio. En consecuencia, la delimitación cultural siguió siendo permanente y la homologación que pretendió la nación protectora no se hizo factible, permaneciendo una frontera más fuerte que la territorial: el ideario de una civilización cuya raíz no sólo se alejaba por unas creencias discrepantes, sino por concepciones existenciales contrarias.

Las primeras justificaciones para una intervención

La pacificación de Marruecos, después del episodio de Alhucemas, permitió retomar las posturas africanistas, gestadas en el cambio de siglo y basadas en un expansionismo temperado. Sus principios partían de un colonialismo “justificado” sólo por las necesidades energéticas de un país cuya pujanza permitía un expansionismo limitado.

Joaquín Costa defendía una política de penetración en África desde una perspectiva fraterna, absolutamente utópica, pidiendo que fuera España la encargada de restaurar la idiosincrasia marroquí con vistas a que un día no lejano pudiera decidir sobre su propio destino. Costa presentaba como elementos que contaban a favor de España antecedentes históricos comunes, claramente a la vista, frente a la distancia física y moral que suponía el Magreb para países como Inglaterra o Francia¹.

1. GIL NOVALES, A. (1984): “Joaquín Costa y la historia nacional”, en *El legado de Costa*, Ministerio de Cultura, Subdirección General de Archivos, Zaragoza, Diputación General de Aragón.

No fue el único pensador interesado por el papel de España en África, Ángel Ganivet fue partidario, inicialmente, de un prudente absentismo de la política expansionista que las naciones europeas llevaban a cabo desde mediados del siglo XIX, ratificada más tarde, a finales de la centuria, en Berlín. Sin embargo, ante la pérdida de los mercados coloniales en el 98, se vio obligado a modificar su criterio. Llegó a convencerse de que África sería campo futuro de expansión para España, pero sobre planteamientos utópicos, de modo que rechazó la colonización para abogar por un tutelaje racial dentro del mismo continente. Según este criterio, la raza blanca enseñaría a la raza negra, de modo que con el tiempo África se convertiría en un peligroso rival que superaría a Europa en los mercados. Tal posición fue dada a conocer en su *Epistolario*, publicado en 1904².

Acuerdos y desarrollo histórico de la colonización magrebí

España utilizó tres bazas para lograr su intervención en Marruecos:

1. La tradición andalusí, producto de las migraciones de ida y vuelta entre ambas orillas del Mediterráneo, pero en especial la de retorno a África. Ya fuera el éxodo de andalusíes que trajo consigo la conquista de Granada, ya la expulsión de judíos sefardíes o, finalmente, el tardío desahucio de los moriscos, produjeron fuertes convulsiones en el Magreb desde finales del siglo XV hasta comienzos del XVII. La introducción de una población hispana repobló ciudades que habían entrado en decadencia, como Tetuán, o que necesitaban un refuerzo demográfico, como Fez.

2. La cristianización del país, otorgada por el papado a los franciscanos españoles desde el siglo XIII (convertida ya en prefectura apostólica en el siglo XIX, posteriormente en vicariato y finalmente en el arzobispado de Tánger), significó un foco de influencia hispana a través de la orden y, por tanto, daba al Estado español cierta capacidad de intervención sobre el terreno.

3. Desde mediados del siglo XIX, se realiza una emigración española sobre todo el Norte de África. Esta tendencia se verá modificada cuando se lleve a cabo la conquista de Argelia y Túnez por parte de Francia, de modo que los españoles se dirigirán hacia Marruecos. Ciudades como Tánger, Casablanca, Tetuán, Rabat, etc. llegaron a contar con barrios españoles.

Desde la guerra y conquista en 1860 de Tetuán, las relaciones entre España, Marruecos y las potencias extranjeras se coordinan a través de una serie de convenios, acuerdos y pactos en los que España ve cada vez más recortadas sus ambiciones territoriales. El primer gran error fue la paz de 1860: la miope ambición española, que exigió a Marruecos una cuantiosa indemnización, hizo que el Imperio alauita cayera en manos de los banqueros ingleses, dando al Imperio británico una oportunidad de intervención de la que España ya no se libró. Después vino el Convenio Internacional sobre el Derecho de Protección en Marruecos, celebrado en Madrid el mismo año

2. HUGUET SANTOS, M. (1999): "Africanismo y política exterior española en el franquismo", en *Al-Andalus: una identidad compartida. Arte, ideología y enseñanza en el Protectorado español en Marruecos*, Madrid, Universidad Carlos III de Madrid, Boletín Oficial de Estado.

1860. La internacionalización del problema tuvo su conformación en la Conferencia de Algeciras de 1906, junto con las claudicaciones con Francia a través de los tratados de 1902, 1904 y 1906; los acuerdos de España con Marruecos en 1910 y 1911; el reparto del territorio con Francia a través del tratado de 1912; y, por último, las instrucciones para el desarrollo de la acción española en la Zona de Influencia en 1913, complementadas con el Reglamento Orgánico para la Administración del Protectorado de 1916.

A pesar de la torpe política española, que supuso asistir como convidado de piedra en el triángulo de intereses entre Francia, Alemania y Gran Bretaña, España consiguió participar en el reparto, no tanto por su peso específico como por razones de equilibrio en la geoestrategia del Estrecho. El peligro que significaba una Francia fuerte en la entrada del Mediterráneo permitió que Inglaterra admitiera la presencia española en toda la franja norte del territorio, si bien, para contrarrestar el hecho de que España dominara desde sus dos vertientes la entrada del Mediterráneo, se decidió la internacionalización de Tánger, bajo el fideicomiso primero de siete potencias y posteriormente de trece.

En cuanto al reparto de la Zona, el tratado de 1902 preparado por Delcassé incluyó a Fez bajo influencia española; Francia la ocupó después por sorpresa y, a partir de entonces, empezaron los recortes del territorio a favor de ésta, tanto en el tratado de 1912 como en el acuerdo de 1925, de modo que, al final, la proporción fue de 570.000 km para Francia, 28.000 km para España y 585 km de la zona internacional de Tánger.

España comenzó su mandato con un desacierto tras otro: primero, desairando a los xerifes del norte, al colocar a un jalifa de la dinastía alauita (Muley el Mehdi ben Ismael, primero, y después a su hijo, Muley el Hassan ben el Mehdi), desprestigiada rama xerifiana, en lugar del inicialmente propuesto, Mohamed Raisuni, xerife de la zona tingitana; en segundo lugar, la torpeza de Alfau, primer alto comisario, quien después de una política de pactos, decidió la toma de Tetuán *manu militari*. Uno y otro exasperaron a las kabilas del norte, que mantuvieron el territorio en guerra permanente desde 1913 hasta 1927.

La organización administrativa empleada se caracterizará por su enorme complejidad. El sultanato permanecía en toda su integridad y, sobre el papel, la obligación de las naciones protectoras era la de colaborar con el sultán. En la práctica fue muy diferente: unos ministerios dependían de la administración jalifiana (los menos importantes: asuntos religiosos, justicia, educación, etc.) y otros del alto comisario (los más importantes: hacienda, fomento... y, por supuesto, toda la organización castrense). Esta última, durante la monarquía de Alfonso XIII, pasó por múltiples situaciones, dependiendo de las ambiciones de alto comisario: desde la respetuosa colaboración con las comandancias de Larache, Ceuta y Melilla, llevada por Gómez Jordana, al poder absoluto solicitado por Dámaso Berenguer.

Estado de la arquitectura marroquí al comienzo del Protectorado

Cuando los españoles ocuparon la zona correspondiente, se encontraron con un panorama arquitectónico desolador. Hacía prácticamente dos siglos que en Marruecos el abandono era completo. La mayoría de los edificios oficiales estaban en ruinas o a punto de estarlo. Se hacía necesaria la reconstitución de las viejas ciudades

antes de comenzar la construcción de los nuevos ensanches, puesto que había que dar inmediata cabida a la administración.

Marruecos fue el único país del Norte de África que se libró de la dominación otomana. Esto tuvo como consecuencia su retraimiento no sólo del mundo cristiano, sino de la propia órbita islámica, pero, sobre todo, trajo consigo un conservadurismo a ultranza, cerrado a cualquier innovación estilística. A su vez, el aislamiento al que se veía sometida la península Tingitana, puesto que el Rif sólo había podido conservar una pobre arquitectura rural, merece que se hagan algunas matizaciones. La capitalidad del reino había sufrido con los años un desplazamiento meridional, abandonándose Fez por Marrakesh y Meknés. En consecuencia, se prefirió la tradición nazarí, (palacio en Larache) que repoblaba las decaídas ciudades septentrionales, a las innovaciones saadíes o alauíes que, por lo demás, presentaban pequeñas variaciones, ganando en esbeltez y delicadeza las soluciones granadinas. Si hay que señalar alguna pervivencia del mundo meridional, ésta quizás sea la fórmula almohade que permaneció tanto en la arquitectura religiosa como en la doméstica. Incluso, alguna ciudad como Alcazarquivir, tan unida a la monarquía almohade, mantuvo en su configuración exterior un profundo apego a estas formas ya generalmente periclitadas (Sidi Bugaleb).

La arquitectura española en Marruecos careció del empaque y el sentido teatral que siempre confirieron los franceses a la suya; para ellos, un edificio debía delatar el poder detentado por los nuevos administradores y su ubicación debía causar impacto en todo momento. Dos factores iniciales marcarán el resto de su permanencia:

1. La larga guerra de colonización, con el tremendo desgaste económico que conllevaba y la carga de inseguridad que obligaba a emplazamientos a veces inadecuados.
2. La precaria situación económica por la que atravesaba el país. La hacienda maltrecha impedía cualquier desembolso superfluo que se alejara de las más estrictas necesidades y la administración, generalmente corrupta, permitía desvíos y comisiones que reducían aún más el exiguo presupuesto.

La calidad de la arquitectura en el Protectorado

La calidad de la arquitectura en el Protectorado fue siempre tema polémico en el periodo alfonso. Mientras la prensa oficial la ponderaba, los medios independientes la tachaban de reaccionaria por su desfase con los movimientos modernos. El problema, como en tantas otras ocasiones, fue la obsesiva confrontación con los modelos franceses.

Leopoldo Torres Balbás escribía en la revista *Arquitectura*, de mayo de 1923, este juicio lapidario: “hemos demostrado incompetencia y mal gusto, y en vez de salir de nuestro solar para mostrarnos ante la mirada de los extraños con los mejores arreos, sacamos los peores y más viejos de que disponemos. No supimos seguir siquiera el ejemplo de Francia, que encargó a uno de sus mejores especialistas (Henry Prost) la urbanización de las grandes ciudades del Marruecos francés. Hemos oscilado entre la caricatura del aspecto moderno de las ciudades españolas del mediodía, que a su vez lo es de otras europeas, o unas imitaciones árabes con aspectos de construcciones de cartón y decoraciones de barbería” (Torres Balbás, 1923: 141-142).

Hoy, pasados casi ochenta años, esta declaración parece excesiva. En general, el resultado final no es negativo, aunque sí en ocasiones pobre, como pobre era la España alfonsina.

El desarrollo de la arquitectura española en Marruecos tuvo una evolución estilística caótica y desconcertante, alejada de toda coherencia lógica.

En efecto, el prototipo del promotor en la colonización del Norte de África está representado por el aventurero que, como tal, colocaba sus necesidades estéticas en un lugar muy secundario en su repertorio de menesteres. En tal situación, hubiera correspondido al técnico encauzar convenientemente la elección, pero, o no supo o no pudo llevarlo a cabo, y el resultado fue ese desbarajuste que, como en un baile de máscaras, llevaba a elegir el disfraz que más atractivo presentara. De nuevo, la arquitectura como catarsis sociológica tuvo un cometido complementario. Hoy en día, el resultado no puede considerarse negativo, pero su desarrollo carece de toda lógica coherente.

La guerra fue el freno, pero también la excusa de todo este caos. La lucha por la paz se convirtió en una psicosis que terminó por dislocar la necesidad de otros contenidos en el territorio, hasta el punto de que, en 1934, siete años después de la pacificación total, aún se leía en la prensa local expresiones tan fuera de contexto como: "completamente pacificada la zona de Protectorado español en Marruecos, es llegado el momento de cumplir en ella la segunda parte de la misión que nos fue confiada, colonizándola y abriendo su vida a los cauces de la cultura y de la civilización" (Anónimo, 1934: 6). Tan desorientada como esta anotación era la que años antes publicaba la misma revista; decía así: "para dar belleza a las ciudades se ha ordenado que todas las casas que se construyan sean conforme a un plan, siguiendo las reglas vigentes en todas las colonias" (Anónimo, 1931: 8). Si en 1931 había aún que dar estas explicaciones, mal debían estar las ciudades y peor su administración técnica. Se refería este suelto a un dahir publicado por el Boletín Oficial del Protectorado el 25 de enero de 1930 y modificado el 10 de septiembre de 1931, en cuyo artículo VII se afirmaba que: "todo proyecto de construcción urbana que no vaya debidamente legalizado por la firma de un facultativo será rechazado por la Junta. Las fachadas deberán ser del tipo colonial, solicitándose para todas ellas el parecer de la Inspección de Bellas Artes de la Zona". Lo que no quedaba tan claro es lo que se entendía por "tipo colonial"; la ambigüedad domina en el intento de definirlo (se entenderá por fachada de tipo colonial las de estilo hispanomarroquí, inspirado en los elementos tradicionales de la nación protectora y de Marruecos), que permitía una amplia gama de fórmulas, con una peligrosa propensión al pastiche. Y sin embargo, hubo voces discrepantes tanto para el desorden semántico como para el desfasado historicismo estatal. El arquitecto José María Tejero y Benito proponía una renovación de la arquitectura basada precisamente en los invariantes islámicos (Tejero y Benito, 1934). En su artículo, se adhería a la idea que en esos años las vanguardias francesas, con Le Corbusier a la cabeza, estaban dando a conocer: el modelo de arquitectura africana, embrión de la arquitectura racionalista. En consecuencia, la tesis que intentaba divulgar Tejero era el rechazo del ya caduco historicismo neoslámico, mimético y epitelial, por una arquitectura basada en dos nuevos conceptos: el volumen y el espacio, fundamentado todo ello en la armonía con el medio y extraídos de la arquitectura vernácula, que contaba con una larga tradición racionalista asentada en el consenso existente en ella entre la forma y la función. El éxito de este axioma creemos que residía en el sacrificio de la forma por la función (iglesia de Larache).

Las ansias de renovación caían en terreno abonado porque, desde años antes, los publicistas venían reclamando un cambio fundamental en la honestidad de la arquitectura que había dado la espalda a su base funcional. Gil Benumeya llegó más allá, al afirmar con ingenua rotundidad que “la moderna arquitectura tectónica y cubista es un invento andaluz” (Gil Benumeya, 1930: 39). El axioma era muy simple: como Marruecos era heredero del mundo andalusí... Dejando aparte delirios, todo este chauvinismo influyó indudablemente en un cambio de gusto que, aunque minoritario, se tradujo en una renovación, primero, en el público, y después, en la anquilosada máquina estatal.

Fue fundamental la labor de los ingenieros militares no sólo en lo que respecta al urbanismo, sino también en la arquitectura. Sin embargo, es ésta una aportación anónima en su mayoría, puesto que, por lo común, en el documento oficial no aparece la firma del autor, sino del jefe superior que da el visto bueno al proyecto revisado. En cuanto a los arquitectos, son titulados españoles, que durante la época alfonsina fueron escasos, manteniéndose en sus puestos durante largos periodos; mientras que, a partir del periodo republicano y sobre todo en la etapa franquista, su movilidad será mayor y también lo será el número de técnicos, para poder cubrir las necesidades oficiales y administrativas que tenía en aquel momento el Estado español.

Lenguajes arquitectónicos

El estilo *moresque*, nombre con el que los franceses bautizaron al neonazarí, fue incorporado por los franceses nada más comenzar su labor en Marruecos. La confirmación como estilo predilecto de los colonizadores la dio Lyautey al construir la villa del residente de Francia en Marruecos, ubicada en Rabat. En la Zona española, fue durante muchos años no sólo la imagen de la oficialidad, sino la justificación de su presencia en Marruecos; desde los medios oficiales se insistió machaconamente en él, pues significaba el renacimiento de una colaboración que hundía sus raíces en las inmigraciones que tan buenos resultados habían aportado a Marruecos durante el siglo XVI. Sin embargo, tuvo dos consecuencias negativas:

- Empobreció la gama de posibilidades que Marruecos podía ofrecer.
- Obstaculizó la adopción de otros lenguajes considerados menos castizos en el panorama colonial.

Gran parte de la culpa de esta obsesión *alhambrista* la tuvo Mariano Bertuchi, quien, desde 1924 y de manera oficial desde 1930, asumió la Inspección de Bellas Artes de la Zona, organismo encargado de dar el visto bueno a los proyectos oficiales. El espectro del estilo fue amplísimo: desde la ortodoxia más arqueologista (cuarto de banderas del cuartel de Alcázar); a soluciones más eclécticas, que fundían maneras almohades con modelos granadinos (palacio de El Raisuni en Arcila), sumaban fórmulas eclécticas internacionales, o el pastiche donde al repertorio de elementos islámicos se unían fórmulas que nada tenían que ver con éste en lenguaje y volumetría (viviendas trazadas por Carlos Óvilo en la antigua plaza de Primo de Rivera en Tetuán).

Hastados del historicismo hispano-árabe, los franceses, influidos por el rechazo al ornamento que en Europa comenzaba a instaurarse, simplificaron el estilo *moresque*, aproximándose a la postura racionalista de volúmenes rotundos y paramentos lisos, pero sus formas permanecieron; la columna perdió basa y capitel, y el

arco peraltado suprimió el angrelado de sus aristas. Al mismo tiempo, se resaltaron los volúmenes puros. En la zona española se conoció con el nombre de "estilo francés", teniendo gran éxito, pues en los medios oficiales significó un guiño a la modernidad sin perder su vinculación con la idea de la confraternización paternalista de los dos pueblos. Se utilizó de manera particular en los edificios estatales, en los que no había necesidad de énfasis en su construcción (edificio de Intervención Civil y Junta Municipal de Alhucemas).

La inexistencia de unas directrices que encauzaran o, al menos, influyeran en la elección de los lenguajes, hasta 30 años después del comienzo del Protectorado, hizo que las primeras edificaciones privadas de los ensanches asimularan miméticamente los estilos europeos, aunque con el consiguiente desfase cronológico que producía la lejanía de los epicentros culturales. El eclecticismo y, en mucha menor medida, el modernismo fueron los lenguajes escogidos, si bien con ciertas restricciones a la hora de interpretar el componente ornamental, por las limitaciones de una mano de obra carente de la madurez artesanal, habitual en los centros motrices. No obstante, a pesar de ello, encontramos tratamientos primorosos, como el casino español en Tetuán. Pero el valor primordial de esta arquitectura radica en la homogeneidad urbana.

Si a nivel oficial se utilizaron los lenguajes hispanoárabes para resaltar los vínculos entre ambos pueblos, la Iglesia católica, desde un principio, quiso marcar las diferencias a través de un lenguaje propio que desde el siglo XIX había hecho suyo: se trataba de los "historicismos cristianos"; el resultado fue una arquitectura fuera de contexto y en sí misma desarraigada. Sirva de ejemplo la iglesia de Santa María de las Victorias, la más importante de Tetuán, que, con un interior tomado de la sinagoga de Santa María la Blanca de Toledo, confecciona para el exterior una epidermis de repertorio tomada de los catálogos utilizados por los arquitectos para cualquier lugar indeterminado. No obstante, existían referentes excelentes, como el templo anglicano de Saint Andrew en Tánger. Tendremos que esperar al proyecto de José María Tejero y Benito, la iglesia de Larache, para contar con un nuevo estímulo que, aun así, siguió siendo minoritario.

El racionalismo se incorpora lentamente a la arquitectura privada gracias al auge que este estilo daba a la vivienda tradicional marroquí, lo que se confirma con la solución que los italianos ofrecen en la Bienal de Milán de 1933 bajo el título de "casa colonial", que, según sus autores, no era otra cosa que la actualización de la vivienda del Magreb. Tanto en las viviendas unifamiliares como en las casas de alquiler, existe una fuerte inclinación a complementar las parcas líneas del edificio con algunos motivos expresionistas, como sucede en el edificio de viviendas de la calle Mohamed V en Tetuán. En la arquitectura oficial, el racionalismo se rechaza como una solución espuria, hasta cambiar el ropaje exterior por fórmulas menos austeras. Esto fue lo que ocurrió en el Hospital Español de Tánger, reconvertido en un edificio ecléctico. Los pocos edificios fabriles son los que presentan una mayor pureza de líneas (fábrica de tabacos de Tetuán).

Sin aceptar la dicotomía maniquea, que aplica al periodo republicano el monopolio de la modernidad y a la dictadura franquista sólo el retroceso de una arquitectura reaccionaria, para Marruecos, y en torno a Tetuán, la década de los años 30 supone un excelente campo de pruebas en experiencias procedentes del movimiento moderno, de mano de los arquitectos pertenecientes a la generación de 1925. En efecto, José Miguel de la Quadra-Salcedo llegó como arquitecto municipal de la capital jilifiana en 1934, permaneciendo en ella hasta 1943.

José Larrucea es asignado al servicio técnico de la Zona en 1932, como arquitecto jefe del servicio de construcciones, sucediéndole en el puesto Francisco Herranz, desde 1936 a 1943. Significa esto el relevo generacional, y en consecuencia estético, de Juan Talavera o Carlos Óvilo, arquitecto este último que tuvo la suficiente capacidad de transformación para ofrecer una elegante transición hacia la arquitectura de vanguardia, sin traumas. Aquella generación llevó adelante una interesante propuesta expresionista, de la que es ejemplo modélico el trazado de las actuales viviendas municipales de Tetuán, realizado por De la Quadra-Salcedo, donde se unen a la propuesta expresionista, con la que se cubren ciertas necesidades decorativas, otros elementos tomados directamente del movimiento internacional. Por desgracia, el final de esta primera etapa es traumático, al chocar con el credo que, impuesto por Orgaz, asumía las directrices académicas de Muguruza; los técnicos se ven obligados a abandonar Marruecos.

Quizá por no tener ningún vínculo administrativo, Casto Fernández-Shaw pudo sortear con más comodidad los obstáculos que la administración oficial puso a sus compañeros. Además, Fernández-Shaw no intervino ni en el proyecto de reforma ni en el estudio de ordenación general de Marruecos, sino, como profesional liberal, en un plan de embellecimiento de Tetuán. Tuvo en su haber una doble línea de actuación:

- Más ecléctica y conservadora, en Tetuán, fundiendo formas islámicas (como en el conjunto del nuevo zoco) o casticistas (como en el edificio de La Equitativa) con un cuidadoso estudio de texturas que le proporcionaban nuevos materiales y siempre mostrando elegantes matices de los lenguajes originales.
- Renovadora y arriesgada, en Tánger, utilizando una novedosa línea aerodinámica en sus construcciones (garaje para la General Motors).

El régimen franquista tuvo un tratamiento menos férreo para con Marruecos que para con el resto del territorio nacional, pero aun así, la Zona no se vio libre de imposiciones que, como en la Península, se tradujeron en un aislamiento conceptual y estético de negativas consecuencias para la evolución de la propia arquitectura, que ya había comenzado a despegar a partir de la renovación que significó la llegada de los primeros miembros de la generación de 1925. El incremento de edificios públicos permite al nuevo régimen intentar imponer un eclecticismo enfático, proveniente de los modelos neoherrerianos, como son el Consulado de España o la Delegación de Agricultura, ambos en Tánger. Incluso cuando se ensaya una composición más austera que la aproxime al movimiento internacional, no puede sustraerse a la tentación de utilizar elementos recogidos del repertorio neorrenacentista español, que la homologan a lo que se ha denominado "clasicismo de posguerra" (Grupo Varela). En todo este cambio influyó de forma decisiva la figura de Pedro Muguruza, quien no sólo se encargó de difundir e imponer la nueva estética en el país desde la recién creada Dirección General de Arquitectura, sino que, como director del Plan de Ordenación General de Marruecos, lo asumió en la Zona como algo personal. Al amparo de esta situación se efectúa un nuevo relevo, y los expresionistas De la Quadra-Salcedo y Larrucea Garma dan paso a Juan Arrate y Ramiro Moya, los nuevos intérpretes del gusto oficial.

Fueron apenas cincuenta años de convivencia en los que España compartió esfuerzos para poner al día un territorio que hizo suyo este deseo. Cincuenta años en los que nuestro país se vio reflejado en este territorio. Con más o menos fortuna cumplió su cometido y hoy la zona norte de Marruecos puede mostrar con más propiedad

que muchas ciudades españolas el devenir de unos modelos arquitectónicos que permanecen como testigos de un pasado común.

Bibliografía

ANÓNIMO (1934): "Miscelánea", en *Mauritania*, Tánger, nº 1 de septiembre, p. 6.

ANÓNIMO (1931): "Miscelánea", en *Mauritania*, Tánger, nº 1 de agosto, p. 8.

GIL BENUMEYA, Rodolfo (1930): "Marruecos, metrópoli del Arte", en *Revista Hispano-Africana*, agosto, p. 39.

TEJERO Y BENITO, J.M. (1934): "La arquitectura de vanguardia y su armonía con la musulmana", en *África*, Melilla, agosto, p. 18.

TORRES BALBÁS, L. (1923): "La arquitectura española en Marruecos", en *Arquitectura*, 49: 141-142.

CAPÍTULO XXIV

TRAS EL ANÁLISIS DE LA DIMENSIÓN INTANGIBLE EN EL ESTUDIO DE LA CIUDAD: EL CASO DE CÓRDOBA

María Luisa Ramírez López y José Naranjo Ramírez

Introducción

Si entendemos que los estudios sobre ciudades, más aún si nos referimos a los conjuntos históricos presentes en buena parte de nuestras ciudades andaluzas, deben articularse en torno a elementos de análisis tanto formales y funcionales, como valorativos o apreciativos, puede resultar de rigor plantear la utilidad que a este respecto pudiera aportar la información ofrecida por algunos singulares viajeros en sus obras de viaje¹. Cuando hablamos de dimensión intangible en el estudio de la ciudad, queremos precisamente llamar la atención sobre toda aquella serie de aspectos inmateriales que sirven para conceder valor y significado al diverso patrimonio material presente en la ciudad².

A continuación, para intentar abordar la anterior cuestión, centraremos nuestro análisis en un ámbito concreto de estudio. Nos detendremos así en un autor y una obra de viaje, Antonio Ponz y su *Viage de España*, y profundizaremos en los textos en los que se trata la descripción de la ciudad de Córdoba, prestando atención tanto a los elementos urbanos que desarrolla, como a la valoración que ofrece de los mismos. De esta forma, comenzaremos un primer acercamiento hacia el conocimiento de cómo se encontraba esta ciudad en aquellos años o, al menos, de cómo la vio este viajero.

Antes de comenzar, debemos tener presente que A. Ponz (1725-1792) dedicó gran parte de su vida a viajar y a escribir sobre ello, en una tarea que podemos considerar parte de un *proyecto ilustrado* más general³. En un principio, fue Ponz encomendado por el entonces fiscal del Consejo Real, Pedro Rodríguez de Campomanes, a realizar un viaje por Andalucía para describir e inventariar las obras de la Compañía de Jesús que habían quedado diseminadas en sus colegios e iglesias tras su expulsión (1767). Sería entonces cuando idearía Ponz su proyecto más amplio de viaje por España, con el objetivo de conocer, y dar a conocer, la situación *real* del país.

1. Son interesantes, en este sentido, las reflexiones que durante las últimas décadas y desde la Geografía vienen elaborándose en torno a la cuestión de la utilidad del empleo de la Literatura (y la literatura de viajes) como fuente de investigación geográfica. Pueden consultarse al respecto, a modo de aproximación inicial, los trabajos de Ortega Cantero, 1992 y 2003; Florido Trujillo y García Verdugo, 1999; y López Ontiveros, 2006.

2. Puede profundizarse en esta cuestión acudiendo a los trabajos efectuados desde el Comité Español del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS-España).

3. El sobrino de A. Ponz, José Ponz, dejó un estudio biográfico de su tío en Ponz, J., 1972.

Con esto perseguía Ponz, además, poner en cuestión la visión que de nuestro país estaban dando otros viajeros extranjeros. Entendía Ponz que muchos de estos viajeros, sin conocer en profundidad la realidad española, se atrevían a difundir una imagen completamente desvirtuada de la misma.

Las pretensiones que acabamos de esbozar, a grandes rasgos, nos sirven para que nos hagamos una primera idea de la importancia que puede tener esta obra como fuente de información. En este sentido, encontramos que este libro de viaje, el *Viage de España* de A. Ponz, puede ser efectivamente considerado, como *relato de viaje ilustrado, Geografía a todos los efectos*, de ahí su virtualidad y la atención que le prestaremos en lo sucesivo (López Ontiveros, 2001).

Para el caso de Córdoba, contamos con un estudio monográfico (López Ontiveros, 1991) en el que se analiza en profundidad la imagen geográfica, tanto de la ciudad como de la provincia, extraída de la literatura viajera de los siglos XVIII y XIX, esencialmente. En este estudio pueden hallarse toda una serie de indicadores que ayudan a perfilar aquella imagen y que nosotros vendremos a corroborar en lo fundamental para lo concerniente a la Córdoba dieciochesca, siguiendo las anotaciones vertidas por Antonio Ponz en su *Viage de España*.

En efecto, encontramos en la obra de Ponz muchos de los rasgos que, coincidiendo en buena medida con lo pergeñado por otros viajeros de este periodo, servirían finalmente para caracterizar la imagen urbana de Córdoba en el siglo XVIII. Dicha composición urbana quedaría definida fundamentalmente, como se verá, por los siguientes aspectos:

- Partiría, en primer lugar, de la idea nuclear de la decadencia de la ciudad, factor este que estaría tras su escasa población, la falta de industria y otros aspectos más directamente relacionados con su geografía urbana, tales como la ausencia de infraestructuras, de una adecuada *policía* urbana, así como de una expansión significativa de la ciudad *extramuros*.
- En segundo lugar, este constatado estado de decadencia contrastaba, a su vez, con las amplias posibilidades de desarrollo que le podría conceder su entorno natural.
- Por último, conviviendo con las anteriores observaciones, aparecen dos juicios que ensombrecen y restan objetividad a este tipo de narraciones: el desprecio por el urbanismo de origen musulmán y el rechazo hacia las obras artísticas *más modernas* que no se adecuaban a los cánones estilísticos clásicos (López Ontiveros, 1991: 28-29).

Probablemente escribiera Ponz sobre Córdoba al final de su vida, en el año 1791, como parece deducirse del siguiente fragmento, en el que hace alusión al año anterior refiriéndose a 1790: "Desde su arribo á España [se refiere Ponz a Antonio Caballero y Góngora, por aquel entonces Obispo de Córdoba] el año pasado de 1790 [...]" (Ponz, A., 1972: t. XVII, p. 37)⁴.

4. En efecto, sabemos por Ponz, J. (1972: xlvi-xxix) que tras dejar Antonio Ponz su puesto como *secretario de la Real Academia de las tres Bellas Artes* en 1790, emprendió en marzo de 1791 un nuevo viaje por Andalucía para rectificar los conocimientos que de ella había obtenido anteriormente y para adquirir otros nuevos.

Decadencia de la ciudad

En primer lugar, pues, llama especialmente la atención el estado de postración en que se veía sumida la ciudad de Córdoba; algo que se mostraba aún más llamativo teniendo en cuenta el *glorioso pasado* del lugar o la calidad de muchos de sus *hombres*. Dice así Ponz al respecto:

“Yo confieso que siempre la he mirado [a la ciudad de Córdoba] con pasión y respeto, particularmente cuando me vienen á la imaginación los grandes hombres que ha tenido en todas edades, y por todos términos, de los cuales puede gloriarse de ser madre [...]

Julio Cesar despues de haber hecho aquí una carnicería contra los Patricios partidarios de Pompeyo, se aficionó mucho á Córdoba, y la declaró Colonia, habiendo sido ántes Municipio desde el tiempo de M. Claudio Marcelo, que le confirió este honor 167 años ántes de Christo, segun Morales [...]. Sea de esto lo que quiera, el nombre de *Córdoba* parece inmemorial, que no es pequeño honor. Se tiene por cierto que fué la primera de la Bética que tuvo el nombre de Colonia. Fué ganada por los Moros en 714 el mismo año de la pérdida de España, y luego trasladaron estos á ella su Corte de Sevilla. Fueron dueños hasta 29 de Junio de 1236, en cuyo año la recobró el invencible San Fernando, quien al instante mandó consagrar á honor de Jesu-Christo la célebre Mezquita.

¿Y que gloria no es para Córdoba el haber sido en todas las edades madre de ciencias, patria ó morada de los Literatos mas acreditados del orbe? [de época romana, menciona Ponz a los dos Sénecas, padre e hijo, o a Lucano, entre otros; del tiempo de los árabes, a Averroes o a Rasis; y acercándose más a su edad, recuerda nuestro autor a Morales, Villalpando, los poetas Juan de Mena y Góngora, el Licenciado Franco, Juan Ginés de Sepúlveda o el Gran Capitán Gonzalo Fernández de Córdoba]” (Ponz, A., 1972: t. XVII, pp. 79-81).

A lo que se añade, a continuación, uno de los párrafos más significativos acerca de la pérdida de aquel antiguo esplendor. Resalta Ponz a este respecto tanto la *despoblación* que experimentó la ciudad, como el gran número de *gente pobre y sin ocupación* presente en la misma, o la ausencia de *fábricas y de cualquier otro tipo de industria*:

“Esta Ciudad pues, docta, opulenta, y rica desde su primer cuna, como podemos colegir, se ve ahora sin aquella opulencia, despoblada, y pobre quanto puede serlo qualquiera otra que carezca de tantas ventajas como el Autor de la naturaleza ha derramado en su ameno territorio. No hay fábricas, ni otro ningun género de industria. Los catorce mil vecinos que tenia en tiempo de Rodrigo Méndez de Silva, como él asegura en su Poblacion de España, esto es, á mediados del siglo pasado, se han reducido á los ocho mil escasos que he dicho á V. ¿En donde están las brillantes telas de seda que aquí se labraban en el tiempo referido, los finísimos paños que se texian, los curiosos guadamecies que se transportaban á otras partes? ¿Ni de que sirven las minas de plata, y de otros metales en la inmediata sierra morena, quando la Ciudad está llena de gente pobre, y sin ocupacion?

Este es un mal muy grande que irá á peor, si no se pone un pronto y radical remedio, y sería lástima que con el tiempo viniese á reducirse la famosa Córdoba á un Villorrio desdichado [...]. No debe sufrir tanta nobleza distinguida, como hay en Córdoba, los ricos mayorazgos, y Eclesiásticos que muy bien pueden coadyuvar con sus

rentas, que se diga y se publique en libros, como lo hemos visto no hace mucho, ser su Ciudad una de las mas pobres, y atrasadas de España, á pesar de tantas excelencias con que la ha favorecido la naturaleza, sin mas ingeniatura, que la de algunas bayetas que se labran, ni otro tráfico que el enviar fuera aceytunas embarriladas” (Ponz, A., 1972: t. XVII, pp. 82-83).

Debemos detenernos en el comentario de dos de los aspectos presentes en estas líneas. El primero de ellos es el relativo a los datos de población que maneja nuestro autor y que serán completados por otros, como veremos, en un párrafo posterior. A este respecto, debemos indicar que las cifras dadas por Ponz para mediados del siglo XVII –los *catorce mil vecinos de tiempos de Rodrigo Méndez de Silva*– pueden ser consideradas, según los datos de que disponemos hoy, completamente desproporcionadas por exageradas, ya que si se consulta, por ejemplo, el censo de 1646, que ofrece, según algunos investigadores, un número de población bastante aceptable, vemos cómo ésta ascendería a 8.000 vecinos. Se ha destacado además que aquella cifra –los 14.000 vecinos estimados para mediados del siglo XVII– no sería alcanzada ni siquiera en los mejores años del siglo XVI, que sabemos resultó ser un siglo de expansión económica y demográfica, no igualado, al menos en su componente poblacional, hasta bien entrado el siglo XIX. Así, el censo de 1587, el de mayor población del siglo XVI, recoge la cifra para Córdoba de 10.708 vecinos, cuyo cálculo en número de habitantes vendría a ser de 47.078 almas⁵. El de Floridablanca, de otro lado, recoge para finales del siglo XVIII (1787) la cifra de 34.684 habitantes. Como puede apreciarse, el dato de 1787 sigue siendo inferior al de 1587, teniendo que esperar, como decíamos, al censo de 1877 para encontrar una cifra de población de 49.755 habitantes, superior pues a la de 1587 (Aranda Doncel, 1987; Fortea Pérez, 1978; Martín López, 1990).

No obstante, la falta de acierto de nuestro autor a la hora de ofrecer datos de población anteriores a los de su época –veremos que la estimación que hace para el siglo XVIII se acerca bastante a lo recogido en el mencionado censo de Floridablanca– no es sino el reflejo de la propia complejidad y dificultades que presentan las distintas fuentes demográficas existentes para aquellas centurias.

El segundo aspecto que merece un comentario añadido es el referido al descenso de la actividad artesanal e industrial presente en la ciudad. En este sentido, lo que detecta a grandes rasgos Ponz es ese declive en la industria textil y de los cueros. En efecto, si bien puede decirse que la ciudad de Córdoba vivió periodos, como ya señalábamos, de esplendor y crecimiento económico y demográfico durante el siglo XVI, sin mencionar los anteriores de época califal, los dos siglos siguientes, XVII y XVIII, fueron de un claro retroceso (Fortea Pérez, 1981; López Ontiveros, 1981). Por tanto, las palabras de Ponz vienen a ratificar este hecho, dejando constancia escrita de sus impresiones al respecto en su *Viage*.

Tal vez debiéramos completar esta información, sobre todo porque incide bien nuestro viajero sobre la profusión e importancia que tuvieron en épocas anteriores las telas y cueros trabajados en Córdoba, poniendo énfasis en lo que ese decaimiento industrial supuso desde el punto de vista urbano, al repercutir sobre el aban-

5. Dato ofrecido por Fortea Pérez, 1978: 377-379.

dono progresivo del río como uno de ejes principales de la vida en la ciudad. En esta línea, tendremos ocasión de ver más adelante cómo el propio silencio de nuestro autor es, asimismo, bastante sintomático de esta pérdida de protagonismo del curso del Guadalquivir a su paso por la ciudad; nos referimos, concretamente, a que nada dice Ponz de la presencia en sus cercanías de batanes, lavaderos, curtidores, casas-tinte, como sin duda existieron en épocas anteriores de mayor bonanza industrial.

Todo ello a pesar de tantas excelencias con que la ha favorecido la naturaleza

Denuncia Ponz, a la misma vez, que no estuviera beneficiándose Córdoba de todas las bondades que le ofrecía su entorno, entre las que destacaba su *clima*, su *extendido término*, su *caudaloso río* o sus *producciones*:

“Ya se dexa ver que todos estos templos, y establecimientos piadosos serian bastantes para una Ciudad aunque fuese de cien mil almas, como deberia serlo Córdoba, con respecto á lo que fué, y á lo que pide su extendido término, su excelente clima, sus aguas y caudaloso rio, producciones, frutos, y demas circunstancias que otros territorios no tienen: así parece increíble que se haya reducido en nuestros dias á ménos de diez mil vecinos, ó treinta y cinco mil almas” (Ponz, A., 1972: t. XVII, pp. 45).

Especifica Ponz en este fragmento la cifra que, según sus cálculos, correspondería al “coeficiente de población”; una cifra que, como vemos, quedaba establecida alrededor de los 3,5 habitantes por vecino. Debemos señalar a este respecto que no siempre utilizará este viajero el mismo coeficiente en su *Viaje*, oscilando la cifra estimada para el mismo entre los 3,5 y los 5 miembros por vecino. No obstante, a pesar de esto, el dato aportado se encuentra muy cercano a las 34.684 almas recogidas para el año 1787 en el censo de Floridablanca.

De otro lado, en relación a sus *producciones*, volverá Ponz a insistir más adelante haciendo referencia a las tierras de la *campiña cordobesa*. De ellas destacará tanto su fertilidad, por un lado, como la ausencia de árboles, por otro. Este último aspecto desagradará sobremanera a nuestro autor, algo que hemos de entender no tanto como un elemento descalificador del paisaje campiñés, sino más bien como un rasgo del pensamiento y gusto estético y económico de Ponz, muy poco predispuesto a valorar positivamente el paisaje cultivado pero carente de arbolado, por muy productivo que éste se demostrase:

“La parte del término de Córdoba que llaman la Campiña, ó tierra de pan llevar, y se extiende por los lados de Oriente y medio dia ocho, ó diez leguas, es un terreno de los mas gruesos y fertiles para granos de toda especie; pero feísimo por falta de árboles, y tan distinto del de la sierra morena inmediata como lo blanco de lo negro. Debia hacerse una ley inviolable para que todas las posesiones por lo ménos se alindasen de olivos, ó de otras plantas: linderos que podrian aumentar los frutos maravillosamente, y que transformarian aquella horridez en un aspecto muy agradable” (Ponz, A., 1972: t. XVII, pp. 84-85).

Hallamos, por tanto, tras estas líneas un claro ejemplo de valoración paisajística sujeta a principios ideológicos propios, algo que llama especialmente nuestra atención por lo que comentábamos al principio de este trabajo, porque pone de manifiesto la relevancia que tienen las diferentes lecturas a la hora de conferir valor, de dotar de contenido y significado, a los distintos lugares encontrados.

Un urbanismo carente de vitalidad y dinamismo

Intramuros

De la parte de la ciudad que correspondía al interior amurallado destacó nuestro viajero los siguientes aspectos:

- En primer lugar, el *razonable estado de conservación* en que encontró sus murallas y torreones, algo que inmediatamente hacía pensar en *lo fuerte que hubo de ser este lugar antiguamente*. Las anotaciones de Ponz indican, asimismo, la considerable amplitud que de debió alcanzar este recinto defensivo. Y todo ello sirve, a su vez, para testimoniar el alzado de las murallas durante esta época, ocurriendo mayoritariamente su destrucción, como sabemos, en el siglo XIX (Martín López, 1990 y 1999).

- En segundo lugar, de sus calles afirma Ponz que eran, por lo general, estrechas y que quedaban mal empedradas, sin que pareciera que existiese la intención de mejorarlas; y de sus casas se dice que eran mejor por dentro que por fuera, ofreciéndose una descripción del interior del caserío bastante favorable.

Lo apuntado en esta ocasión por Ponz, si bien indica ya alguno de sus rasgos de pensamiento urbano, no resulta en este sentido tan esclarecedor como lo que nos deja para la ciudad de Sevilla o la de Toledo. Atacará duramente Ponz en estos dos últimos casos los trazados viarios de origen musulmán, siendo partidario de hacerlos desaparecer por completo para, de esta forma, poder erigir un tipo de ciudad más acorde con los cánones de progreso y racionalidad defendidos por la mentalidad ilustrada dieciochesca, de la que nuestro autor sería un claro defensor. Debemos entender esto nuevamente como otro rasgo de pensamiento de nuestro viajero, que, al margen de otro tipo de discusiones, nos llevaría directamente a reflexionar acerca de la compleja dialéctica establecida entre “lo nuevo” y “lo viejo”, “la modernidad” y “la tradición”, además, claro, de hacernos reconsiderar lo que hubiera sucedido con nuestros actuales cascos históricos si no hubiesen aparecido movimientos posteriores de puesta en valor de los mismos.

“La fuente que llaman del Potro, y algunas otras tienen competente y regular adorno. Las murallas y torreones cuadrados, coronados de almenas que cercan la Ciudad, dan bastante idea, en su razonable conservación, de qué fuerte sería antiguamente. Es de creer que las construyesen los Arabes, ó á lo ménos gran parte de ellas, sobre lo que tenían hecho los Romanos, de lo qual quedan bastantes rastros. La figura total de la Ciudad viene á ser un cuadrilongo.

Las calles son estrechas por lo general, y mal empedradas, que á buen seguro no serían así en tiempo de los Romanos. Si se hubiera tenido cuidado de mejorarlas desde que S. Fernando se apoderó de la Ciudad, podían ser las mejores del mundo; pero todavía no es tarde si hubiera buena voluntad de mejorarlas. El caserío es mejor por dentro que exteriormente. Las casas por lo comun tienen sus patios, con pórticos de columnas de mármol, y en ellos jardines de flores, naranjos y otros árboles, y sus fuentecillas, de agua perenne. Las habitaciones cómodas, espaciosas y muy aseadas, con sus resguardos para el estío” (Ponz, A., 1972: t. XVII, p. 70).

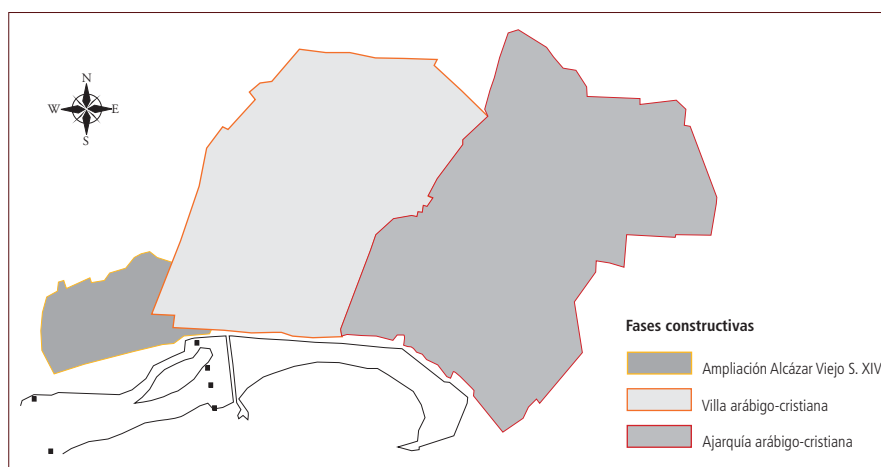
Debemos señalar en primer lugar que, como difícilmente podría ser de otro modo, resulta muy del gusto de Ponz comprobar que se han ido adoptando medidas para aumentar el ornato y belleza de la ciudad, de ahí

que se mencione la *f fuente de la plaza del Potro u otras de competente y regular adorno*. La fuente de la plaza del Potro, por su parte, no sólo sirvió para embellecer este espacio urbano, sino que también contribuyó a mejorar el abastecimiento de agua en la ciudad, así al menos se pretendió hacer cuando el concejo ordenó su colocación en el siglo XVI (Aranda Doncel, 1999).

En cuanto al perímetro defensivo del casco histórico, aporta Ponz, como decíamos, unas primeras noticias acerca de su estado de conservación, su antigüedad e incluso de su considerable amplitud.

El amplio perímetro que acoge al casco histórico cordobés da muestras de la gran importancia que esta ciudad tuvo en época califal, así como del estado de postración en el que cae posteriormente, sin que su población alcance cifras suficientes como para ocupar y aprovechar todas la posibilidades que le ofrece el espacio intramuros y, por tanto, tampoco necesite expandirse extramuros. “La longitud de las murallas de este recinto [...] fue meticulosamente medida en el siglo XVI por el regidor Andrés Morales y Padilla, siendo su perímetro de 8.769 varas castellanas, o sea, 7.278 metros. Estas murallas se comunicaban al exterior por trece puertas” (López Ontiveros, 1981: 120-121).

Figura 1. Evolución constructiva del casco histórico de Córdoba



El mencionado espacio intramuros queda a su vez dividido en Villa, o ciudad alta, y Ajarquía, o ciudad baja. La primera sería lugar de asiento de la población durante la etapa romana —republicana e imperial— y sobre ella vendría a superponerse la ciudad musulmana y, posteriormente, la cristiana. La Ajarquía, por su parte, se formó mayormente como núcleo de expansión de la anterior en época califal, por lo que da muestras de una estructura menos intrincada y con un grado asimismo menor de urbanización.

Por último y enlazando con lo anterior, suele ser común en las visiones que los viajeros —y con ellos también Ponz— nos ofrecen con respecto al viario cordobés, que se hable de todo él como si se tratara de una

única realidad. De esta forma, se suele resaltar el entramado tortuoso e irregular de sus calles a modo de laberinto, sin que se repare en las diferencias existentes en las distintas partes del casco. A este respecto, si bien es cierto que el sector de la Villa se encontraba más densamente poblado, siendo los rasgos más característicos de su entramado urbano los propios de la ciudad islámica, no obstante, la Ajarquía, al estar menos urbanizada durante la baja Edad Media, debido a su expansión más tardía, será la que más añadidos reciba a partir de este periodo, obteniendo como resultado un urbanismo algo más geométrico y ordenado. Si a lo anterior añadimos las diferencias que se introducen en el siglo XIV en la parte más meridional de la Villa, por el proyecto urbanístico de construcción del alcázar de los Reyes Cristianos y de expansión de su barrio, con lo que ello supuso, por el trazado rectilíneo de sus vías, para elevar la consideración del mismo a un claro ejemplo del urbanismo cristiano medieval, podemos apreciar algo mejor las generalizaciones no del todo apropiadas que a veces incluyen este tipo de narraciones viajeras. De todos modos, debemos apuntar en favor de estas escrituras de viaje que, aunque contengan en ocasiones visiones parciales que pretenden hacer de la parte el todo, no obstante, no por ello carecen de interés, al menos no por la relación que se establece entre el viajero, que se adentra en los diferentes lugares que visita, y el paisaje ante el que se enfrenta.

Se le confiere, además, un tratamiento especial a la descripción de uno de los edificios más emblemáticos de la ciudad, su gran mezquita-catedral, a la que Ponz dedicará el total de la carta I del tomo XVII del *Viage*, situando así este monumento entre sus principales *hitos histórico-artísticos* (Ponz, A., 1972: t. XVII, pp. 1-34).

Al margen del recorrido que se ofrece a través de este singular edificio, el resto del *patrimonio artístico* de la ciudad es valorado de modo desigual. Ponz lo resume de la siguiente forma:

“Tiene Córdoba á mas de la Catedral, y una Colegiata, quince Parroquias, veinte Conventos de Frayles, y otros tantos de Monjas, Hospicios de varias Religiones, casa de Huérfanas, y de Recogidas, con otras de Caridad, y mas de veinte Hospitales. ¿Que tal? Pues sepa V. que con tanta obra pia, todavía Córdoba es pueblo de muchos mendigos, que no debia haberlos en una Ciudad como esta, y con tantas obras pias. Hay tambien dos Colegios para la educacion de la Juventud, otro recién construido para niñas nobles, y un Oratorio de S. Felipe Neri” (Ponz, A., 1972: t. XVII, pp. 44-45).

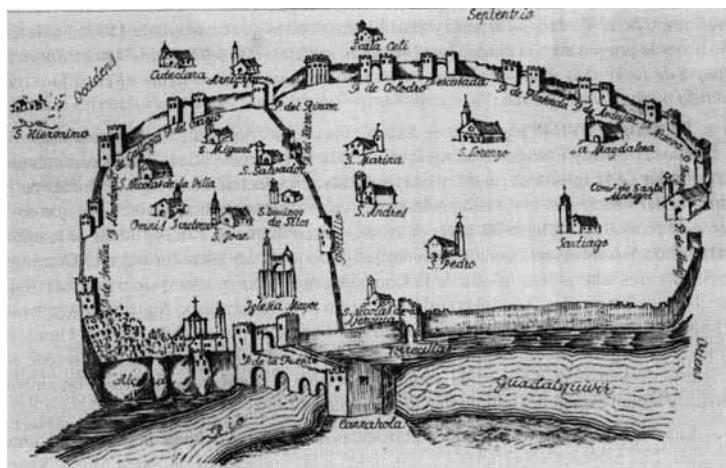
De nuevo, encontramos tras estas afirmaciones otra referencia al estado de postración que vivía la ciudad, esta vez a través de la alusión al elevado número de mendigos que la habitaban.

Aparte de la anterior enunciación, podemos añadir a la observación de Ponz que, efectivamente, contaba la ciudad por entonces con la mencionada Real Colegiata de San Hipólito, que surgió unos años antes como monasterio, concretamente en 1343.

Además, quedaba la ciudad dividida, como afirma nuestro autor, en quince parroquias, que fueron catorce tras la conquista cristiana de Córdoba por Fernando III el Santo en 1236, pero a las que se añadiría en el siglo XIV la de San Bartolomé en la Villa, aunque ésta desapareciese en el siglo XVI, quedando agregada a la de Santa María (catedral), y en el mismo siglo XVI surgiera extramuros, en el arrabal del Campo de la Verdad, la parroquia del Espíritu Santo, con el fin de satisfacer las necesidades espirituales del conjunto de pobladores que quedaban asentados en aquella margen izquierda del río Guadalquivir. Y es que, aunque la mayoría de la población se en-

contrase, como decíamos, en el interior del antiguo recinto amurallado durante la mayor parte de la Edad Media y Moderna, no obstante, a partir de este último periodo, se constata la presencia de algunos pequeños arrabales extramuros, entre ellos el mencionado del Campo de la Verdad, el de Ollerías o el de Tejares (Aranda Doncel, 1999; Fortea Pérez, 1978; Martín López, 1996).

Figura 2. Croquis de la muralla, puertas y parroquias de la ciudad (siglo XVIII)



De otro lado, antes de comenzar a caracterizar artísticamente algunos de estos principales edificios, se detiene Ponz en la narración de los lugares que se encontraban rodeando la Mezquita-Catedral, siendo éstos: el palacio del Obispo, el Campo de los Mártires, el Triunfo de San Rafael y el puente sobre el Guadalquivir. Dice así Ponz al respecto:

“voy á seguir con Córdoba, empezando por las quatro cosas cercanas á la Catedral, que segun dixé á V. merecen mencionarse, y son el Palacio del Señor Obispo, el Campo de los Mártires, lo que llaman el Triunfo, y el famoso puente de Guadalquivir, que se pasa saliendo de esta Ciudad para la de Ecija” (Ponz, A., 1972: t. XVII, pp. 35-36).

En la descripción del *palacio del Obispo*, pone de manifiesto nuestro viajero su prejuicio artístico ante las *obras de arte* producto de su tiempo que no seguían los cánones estilísticos clásicos. De esta forma, se entiende que no le gustara la reedificación que se estaba emprendiendo sobre el palacio durante aquellos años, después de que sucediera su incendio en 1745:

“El Palacio de este Prelado tiene una muy ventajosa situacion, y goza de excelentes jardines, habitaciones espaciosas, y otras conveniencias. Se quemó el año 45 de el siglo corriente una gran parte de él, y la reedificacion se hizo, como podia esperarse del mal gusto de arquitectura que reynaba entónces” (Ponz, A., 1972: t. XVII, p. 36).

Del *Campo de los Mártires* se afirma:

“Otra de las cosas notables en esta Ciudad es el Campo Santo, ó Campo de los Mártires, en las inmediaciones del Palacio Episcopal. En él hay un monumento que hizo erigir á su costa el muy docto, y piadosísimo Cordobés Ambrosio de Morales; dando por supuesto que en aquel sitio, llamado ántes el Campillo, derramaron su sangre por Christo muchos Santos Mártires” (Ponz, A., 1972: t. XVII, pp. 39-40).

Las noticias que nos ofrece Ponz de este lugar parecen correctas, aunque es una lástima que no se detuviera en detallar algo más la configuración y significado de este sitio. No obstante, lo presenta como *otra de las cosas notables de la ciudad*, y seguramente lo fuera, ya que se trataría de la parte más extensa sin urbanizar de toda la Villa –hoy el espacio central de esta plaza sigue siendo uno de los más amplios del casco histórico cordobés–, y sabemos que desde el siglo XVII fue un lugar frecuente de paseo de los cordobeses, aunque tampoco pudiera rivalizar con el de la Ribera por estar escasamente dotado para ello. Con respecto a la mención hecha a Ambrosio de Morales, también parece mostrar Ponz cierta cautela hacia la consideración de camposanto de los Mártires que le diera aquél a este espacio. Actualmente son varios los investigadores que muestran el error de dicha consideración (Valverde, F., Loma, M. y Sequeiros, C., 2007).

Asimismo, podía hallarse en estos lugares centrales de la ciudad el *Triunfo de San Rafael*, una obra fruto de la devoción que se hacía sentir en Córdoba por este arcángel, algo que se materializaba además en la presencia de otros *nueve triunfos, aunque más pequeños, en diferentes sitios de la capital*:

“El Triunfo es otra de las cosas señaladas de Córdoba que insinué arriba cercanas á la Catedral, situado entre esta y el Palacio del Prelado, y en sitio algo elevado, donde antiguamente hubo un hospital. Es general en Córdoba la devoción á San Rafael, y esta fué creciendo de resultas de algunas calamidades que se habian experimentado; recurriendo todos para precaverlas en lo venidero á la proteccion del Santo Arcangel” (Ponz, A., 1972: t. XVII, pp. 40-41).

“De estos triunfos dedicados á San Rafael, aunque mas pequeños, hay hasta nueve en diferentes sitios de la Ciudad, todos por el mismo término aunque mas pequeños” (Ponz, A., 1972: t. XVII, p. 43).

Acierta Ponz en enunciar algunas de las características de este singular elemento urbano de nuestra ciudad. Como sabemos, este Triunfo de Verdiguier “es el más grandioso de los que se alzan en la ciudad en honor del Custodio de Córdoba [...] Su construcción se aprobó en 1736, aunque tras varios proyectos fallidos, no fue hasta 1765 cuando Miguel Verdiguier procedió a su erección, finalizándolo en 1781. Este triunfo se levantó en el solar del antiguo Hospital de los Ahogados, fundado en el siglo XIII por el obispo don Pascual. Durante las obras de construcción apareció la tapa del sarcófago de este prelado, incorporándose su sepultura al monumento” (Valverde, F., Loma, M. y Sequeiros, C., 2007: 226).

Con respecto al *punte sobre el Guadalquivir*, ofrece Ponz algunas noticias tanto sobre su antigüedad, como sobre el número de sus arcos –que registra en trece, aunque le correspondan en realidad diecisiete–, o sobre el *castillo de entrada y la puerta del puente*. Menciona también Ponz la existencia de otro puente, pero que se hallaba *en ruinas, más abajo, dando con el antiguo alcázar, lugar donde se encontraba por aquel entonces el Tribunal de la Inquisición* –este Tribunal de la Inquisición sería finalmente abolido en 1821–. No obstante, nada dice Ponz acerca de otros elementos que, sin duda, estarían presentes en aquella estampa, entre ellos, por ejem-

plo, los *antiguos molinos harineros*⁶. Es de suponer, por todo, que reconstruyese Ponz la narración de este lugar sin estar ya en la ciudad, posiblemente tratando de recordar lo observado apoyándose en sus apuntes de viaje. En algunas ediciones se incluye un grabado anónimo de este *punte de Córdoba sobre el Guadalquivir* (Ponz, A., 1972: t. XVII, p. 44)⁷:

“La otra obra notable de las que arriba dixe es la del famoso puente sobre Guadalquivir, preciso tránsito de los que van y vienen por el camino real. Esta obra es muy antigua, y aunque varios Escritores la atribuyen á los Árabes [...] acaso parte de la obra es del tiempo Romano. Tiene, si no me engaño, trece arcos, y se reconocen en ella algunas renovaciones.

En el ingreso viniendo de Ecija está fortificada la entrada del puente con un castillo muy bien conservado, y la puerta para entrar en la Ciudad es de muy buena arquitectura [...] todo ello obra grandiosa, que algunos creen executada por planes de Juan de Herrera.

A corta distancia un poco mas abaxo se ven ruinas al parecer de otro puente, que iría á dar al antiguo Alcázar, en el sitio donde ahora está el Tribunal de la Inquisicion” (Ponz, A., 1972: t. XVII, pp. 43-44).

Se equivoca Ponz, como vemos, al atribuir la construcción de la *puerta del puente* a Juan de Herrera, cuando en realidad corresponde al arquitecto Hernán Ruiz III (Cosano Moyano, 1999: 121; Valverde, F., Loma, M. y Sequeiros, C., 2007: 226).

Es de destacar, en último lugar, que no se aluda en ninguna ocasión a la singular plaza de la Corredera cordobesa, cuya morfología rectangular, que data de finales del siglo XVII, sin duda hubiera agradado a nuestro escritor. Era la Corredera, además, un amplio espacio destinado a diferentes usos, siendo de destacar el papel que jugó como lugar central en la celebración de festejos públicos, el que tuvo como recinto-cuartel para las tropas del ejército, o el que adquiriría como importante sitio comercial.

6. El silencio de A. Ponz en este sentido viene a corroborar lo que veíamos al tratar el descenso de la actividad industrial en Córdoba y lo que ello supuso desde el punto de vista urbano, al desligar la hasta entonces integración existente entre el río Guadalquivir y la dinámica de vida en la ciudad. Que nuestro viajero no mencione la presencia de los molinos en las cercanías del río a su paso por la ciudad, puede resultar indicativo de esto que comentamos. Como ya señaló C. Martín: “La presencia de los molinos situados en las cercanías del puente es el mejor símbolo de su antigua utilización y testigos de la actividad industrial. Así pues, una parte social y económicamente significativa de los habitantes de la ciudad vivían y trabajaban en las proximidades del río. La integración del Guadalquivir en la vida cordobesa fue muy intensa hasta que, a fines del siglo XVI, el replanteamiento de las funciones urbanas subsiguientes a la decadencia de sus actividades artesanales básicas fue disociando lentamente la hasta entonces íntima fusión del río en la ciudad” (Martín López, 1996: 92).

7. Para más información acerca de esta vista de Córdoba desde su puente romano, puede consultarse Cosano Moyano, 1999: 70-71.

Extramuros

No se conformó Ponz con recorrer la ciudad por el interior de sus muros, sino que visitó asimismo los alrededores de la capital *extramuros*. Los apuntes de nuestro escritor parecen indicar, pues, nuevamente en esta ocasión, que no existían fuera de las murallas unos núcleos de habitación de importancia, sugiriendo, en sentido contrario, que tendría su población suficiente con el espacio de asentamiento presente *intramuros*. En efecto, no halló Ponz un desarrollo de la ciudad *extramuros*, al margen de la propia presencia de algunos edificios religiosos establecidos por aquellas inmediaciones.

Entre este conjunto de edificaciones estaría la iglesia de los Mártires, en la cercanías del Guadalquivir. Al hacer referencia a esta iglesia, ofrece nuestro narrador unas interesantes noticias sobre el proyecto de construcción del *malecón de la Ribera*; un proyecto tan urgente como necesario para evitar que el río continuase *lamiendo la ciudad por aquel lado*:

“así el Convento, como toda aquella barriada hasta el puente están expuestas á ruina con las inundaciones del rio que va lamiendo la Ciudad por aquel lado. Hay expediente para precaver este mal por medio de malecon, ó escollera, ó de otra forma; y así es menester no dormirse en poner un remedio ú otro” (Ponz, A., 1972: t. XVII, p. 45).

Ofrece Ponz noticias acerca del problema que para la ciudad suponía el peligro por inundaciones de su río. Se centra nuestro viajero en lo que sucedía en la margen izquierda del mismo, la que afectaba más propiamente al Campo de la Verdad. No obstante, debemos advertir que el riesgo de avenidas también afectaba a la margen derecha del mismo curso fluvial, a la parte del paseo de la Ribera. Para ambas situaciones se plantean soluciones ya desde el siglo XVI, aunque será en el siglo XVIII cuando se lleven a cabo obras de reparación de mayor entidad. De esta forma, se plantea en la década de los años setenta de este siglo XVIII la construcción de un murallón en la margen izquierda, para defender el Campo de la Verdad; y para la margen derecha, se prepara como solución en 1791 el proyecto de construcción de otro murallón –desde el molino de Martos hasta el puente romano–, que se inició en 1792, pero que no queda concluido en la totalidad del sector hasta 1905 (Aranda Doncel, 1999: 334-335; Martín López, 1990: 135-151; Martín López, 1996: 106-109).

También hace referencia al santuario de Nuestra Señora de la Fuensanta:

“El primer objeto de la devocion de los Cordobeses extramuros es el Santuario de Nuestra Señora de la Fuen-Santa, que solo dista un corto paseo de la Ciudad por su lado oriental. Está su Capilla en sitio frondosísimo, y así en ella como en su camarin hay cosas buenas de pintura” (Ponz, A., 1972: t. XVII, p. 71).

Pero tampoco olvida nuestro viajero anotar la existencia de los siguientes lugares: el convento de Carmelitas Calzados *frente a puerta Nueva*, el convento de San Juan de Dios *en aquellas inmediaciones*, el convento de Trinitarios Descalzos *junto a la puerta de Plasencia*, la iglesia de Carmelitas Descalzos *fuera de la puerta de San Cayetano*, el convento de Capuchinos *que cae por este lado de la ciudad*, San Diego de Arrazafa, *convento de Franciscanos Recoletos que se encuentra a media legua escasa de Córdoba*, o el monasterio de San Gerónimo de Valparaíso *metido ya en la sierra al lado de poniente y situado a mayor distancia* (Ponz, A., 1972: t. XVII, pp. 71-74).

Por último, se recrea Ponz en la descripción, así como en la exaltación, de la Casa de Campo o Alameda del Obispo, elogiada *por el carácter que tuvo de finca experimental, por su amenidad y belleza, y por la exuberante repoblación forestal a que fue sometida* (López Ontiveros, 1991: 28). Aspectos todos ellos muy bien recibidos por un espíritu *progresista e ilustrado* como el de nuestro Ponz:

“A un cuarto de legua de la Ciudad, hácia el lado de medio día, en la ribera derecha de la corriente de Guadalquivir hay una deliciosísima Casa de Campo, con muchas alamedas, diversidad de jardines de flores, huertas de árboles frutales, laberinto formado de naranjos, y hasta Jardín Botánico. Su restablecimiento se le debió al Señor Obispo Don Martín de Barcia, quien costeó el Triunfo descrito de S. Rafael cerca de la Catedral.

Llaman á este hermoso sitio la Hacienda de la alameda, cuya jurisdicción es propia de los Señores Obispos. Se extiende un gran espacio fuera de la cerca de jardines y huertas. Dicho Señor Barcia la aprovechó con toda la frondosidad, y utilidad expresada, mandando plantar dilatados olivares, y en las márgenes del río muchos álamos, que preservan el terreno en las avenidas, y son de una frondosidad inexplicable. ¡Así estuvieran plantadas todas las márgenes de este famoso río, como podría ser, de donde nace hasta donde entra en el mar por San Lucar, que muy otra cosa sería su celebridad y su riqueza!” (Ponz, A., 1972: t. XVII, pp. 76-77).

“La alameda de Córdoba ha ganado mucho en lugar de perder con su Excelentísimo Señor Don Antonio Caballero y Góngora, su actual Poseedor; y cada día adquirirá nuevas bellezas, mediante su buen gusto y afición á estas cosas. Se riegan las plantas y lo demás con una máquina, que ya dexó establecida el Señor Barcia para sacar abundante agua del río” (Ponz, A., 1972: t. XVII, p. 79).

Bibliografía

ARANDA DONCEL, J. (1987): “La Córdoba de los siglos XVII y XVIII a través de los viajeros extranjeros”, en Peláez del Rosal, M. (dir.), *El Barroco en Andalucía (Priego de Córdoba, 20 de julio-20 de agosto de 1984) (Cabra, 1-15 de agosto de 1985)*, Córdoba, Universidad de Córdoba, Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, tomo V, pp. 23-39.

ARANDA DONCEL, J. (1999): “Córdoba en los siglos de la Modernidad”, en García Verdugo, F.R. y Acosta Ramírez, F. (coords.), *Córdoba en la Historia: la construcción de la urbe. Actas del Congreso. Córdoba, 20-23 de mayo de 1997*, Córdoba, Ayuntamiento de Córdoba, Fundación “La Caixa”, Universidad de Córdoba, pp. 299-336.

COSANO MOYANO, F. (1999): *Iconografía de Córdoba: siglos XIII-XIX: catalogación de imágenes urbanas, heráldicas, hagiográficas y de poblaciones de su antiguo reino*, Córdoba, Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, Obra Social y Cultural.

FLORIDO TRUJILLO, G. y GARCÍA VERDUGO, F.R. (1999): “La transmisión de la imagen tradicional de la ciudad a través de la literatura costumbrista. El estereotipo cordobés”, en García Verdugo, F.R. y Acosta Ramírez, F. (coords.), *Córdoba en la Historia: la construcción de la urbe. Actas del Congreso. Córdoba, 20-23 de mayo de 1997*, Córdoba, Ayuntamiento de Córdoba, Fundación “La Caixa”, Universidad de Córdoba, pp. 457-472.

FORTEA PÉREZ, J.I. (1978): “La evolución demográfica de Córdoba en los siglos XVI y XVII”, en *Andalucía Moderna. Actas del I Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba, Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, tomo I, pp. 371-396.

- FORTEA PÉREZ, J.I. (1981): *Córdoba en el siglo XVI: las bases demográficas y económicas de una expansión urbana*, Córdoba, Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba.
- LÓPEZ ONTIVEROS, A. (1981): *Evolución urbana de Córdoba y de los pueblos campiñeses*, Córdoba, Diputación Provincial de Córdoba.
- LÓPEZ ONTIVEROS, A. (1991): *La imagen geográfica de Córdoba y su provincia en la literatura viajera de los siglos XVIII y XIX*, Córdoba, Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba.
- LÓPEZ ONTIVEROS, A. (2001): "Caracterización geográfica de Andalucía según la literatura viajera de los siglos XVIII y XIX", *Ería*, 54-55: 7-51.
- LÓPEZ ONTIVEROS, A. (2006): "Literatura, Geografía y representación del paisaje", en López Ontiveros, A.; Nogué, J. y Ortega Cantero, N. (coords.), *Representaciones culturales del paisaje y una excursión por Doñana*, Madrid, Ediciones de la UAM, Grupo de trabajo de Historia del Pensamiento Geográfico (AGE), pp. 13-40.
- MARTÍN LÓPEZ, C. (1990): *Córdoba en el siglo XIX. Modernización de una trama histórica*, Córdoba, Ayuntamiento de Córdoba, Gerencia de Urbanismo.
- MARTÍN LÓPEZ, C. (1996): "Análisis urbanístico del entorno de la mezquita-catedral de Córdoba declarado patrimonio cultural de la humanidad", en López Ontiveros, A. y Naranjo Ramírez, J. (coords.), *Córdoba Patrimonio Cultural de la Humanidad. Una aproximación geográfica*, Córdoba, Ayuntamiento de Córdoba, Gerencia de Urbanismo, pp. 89-118.
- MARTÍN LÓPEZ, C. (1999): "La desaparición de las murallas en Córdoba", en García Verdugo, F.R. y Acosta Ramírez, F. (coords.), *Córdoba en la Historia: la construcción de la urbe. Actas del Congreso. Córdoba, 20-23 de mayo de 1997*, Córdoba, Ayuntamiento de Córdoba, Fundación "La Caixa", Universidad de Córdoba, pp. 421-428.
- ORTEGA CANTERO, N. (1992): "Geografía y Literatura", en *La Geografía en España (1970-1990). Aportación española al XVIIº Congreso de la U.G.I. Washington, 1992*, Madrid, Fundación BBV y AGE, pp. 307-311.
- ORTEGA CANTERO, N. (2003): "La imagen literaria del paisaje de España", en Mata Olmo, R. y Sanz Herraiz, C. (dirs.), *Atlas de los Paisajes de España*, Madrid, Ministerio de Medio Ambiente, pp. 30-52.
- PONZ, A. (1972): *Viage de España*, Madrid, Ediciones Atlas (ed. facsímil), 18 vols.
- PONZ, J. (1972): "Vida de Don Antonio Ponz", en Ponz, A., *Viage de España*, Madrid, Ediciones Atlas (ed. facsímil), t. XVIII, pp. xxv-lxiv.
- VALVERDE, F.; LOMA, M. y SEQUEIROS, C. (2007): *Las plazas del casco histórico de Córdoba*, Córdoba, Universidad de Córdoba.

CAPÍTULO XXV

TERRITORIALIZACIÓN DE LA SEMANA SANTA DE SEVILLA¹

María del Carmen Mínguez García

Introducción

La celebración de la Semana Santa tal y como la entendemos en la actualidad es una de las fiestas populares más antiguas en España, que adquirió carácter legal a comienzos del siglo XVII, cuando las cofradías de penitencia² comenzaron a reproducir públicamente las principales escenas de la pasión y muerte de Cristo. Esta idea pedagógica, que se mantiene en la actualidad, sigue siendo la razón de la existencia de las cofradías y de las hermandades³, instituciones religiosas que han adquirido un importante protagonismo, especialmente en el Sur, donde además se han convertido en entidades culturales.

El objetivo de este trabajo es entender las relaciones existentes en la actualidad entre las hermandades y la ciudad. Para ello es esencial conocer, a través de bibliografía, la relación histórica que ha existido, así como el papel cultural que han desempeñado durante siglos, al considerar que la celebración de la Semana Santa tiene una estrecha relación con la evolución histórica de la ciudad y con su paisaje. Para alcanzar este fin ha sido esencial la consulta de documentación bibliográfica, pero además, ha sido especialmente relevante la realización de trabajo de campo, aplicando técnicas de observación no participante y entrevistas a miembros de diferentes hermandades.

Las cofradías: dos realidades culturales

Históricamente las cofradías son asociaciones religiosas, que en el mundo cristiano tienen como fin fomentar el culto al Santo Sacramento o a unas determinadas advocaciones de Cristo o de la Virgen. Y así las entendemos nosotros, ya que en nuestro registro las asociamos a la Semana Santa y, en especial, a Andalucía, sin darnos cuenta de que este tipo de agrupaciones religiosas también son propias de los países islámicos.

1. El presente texto se integra en el proyecto de investigación *Dinámicas recientes y estrategias de intervención en destinos patrimoniales*, Ministerio de Educación y Ciencia, Plan Nacional de I+D+i (2004-2007), Referencia: SEJ2006-10898/GEOG, Director: M.A. Troitiño Vinuesa.

2. Existe tres tipos de cofradías: las penitenciales, las de gloria y las sacramentales.

3. En ocasiones se utilizan ambos términos como sinónimos. La cofradía es la agrupación encargada de la organización de la estación de penitencia en Semana Santa de cada hermandad, que es una congregación de devotos. Todas las cofradías son hermandades, pero no al revés. En este contexto de Semana Santa, una cofradía es una asociación de fieles católicos que se reúnen en torno a una advocación de Cristo, la Virgen o un santo, un momento de la pasión o una reliquia.

Tanto las cofradías como las zagüias, de origen cristiano e islámico respectivamente, han tenido desde la Edad Media hasta la actualidad un importante papel sociocultural y una destacada impronta territorial. Esta similitud entre las dos religiones se hace más latente en espacios fronterizos como el que aquí se trata, siendo capaces, a fecha de hoy, de reflejar periodos históricos marcados por la convivencia de las tres religiones mono-teístas en el sur de la Península (siglos XI-XII).

Entre los siglos XIV y XV comenzaron una serie de cambios en la organización eclesiástica que conllevaron, entre otras cosas, la necesidad de ahondar en la predicación (Franco Silva, 1991), pero fue durante la Edad Moderna (siglos XVI-XVII) cuando aumentó la fundación de las cofradías a ambos lados del estrecho de Gibraltar con un doble fin: ascender socialmente y redimir los pecados cometidos. Precisamente la eclosión de organizaciones religiosas ha estado históricamente vinculada a momentos de agitación política.

En ambas religiones estas asociaciones reflejaban todas las clases sociales, al tener cabida en ellas desde los nobles a los más humildes (Zoido, 1999). Pero en cada continente evolucionaron de formas distintas, ya que mientras en Andalucía su papel político fue bien acogido, en Marruecos resultaban incómodas al poder de los sultanes. Estas diferencias se demostraron en los siglos XVII y XVIII, cuando las cofradías andaluzas, en las que se agrupaban gremios y diferentes clases sociales, se convirtieron en un elemento estratégico de lucha contra las ideas de la ilustración, el centralismo francés y la mercantilización, que aniquilaba el poder tradicional de los señoríos. Años más tarde, volvieron a tener un importante peso político al apoyar la instauración del absolutismo, guiado por la relación entre el trono y el altar (Zoido, 1999).

Otro punto de revitalización se experimentó en la primera mitad del siglo pasado, cuando los gremios de hosteleros, médicos, farmacéuticos y militares crearon nuevas hermandades⁴. Desde entonces y hasta la actualidad, las cofradías andaluzas y marroquíes, lejos de haber perdido sentido, siguen teniendo un importante papel sociocultural, unido principalmente a la idea de exaltación de lo local y del sentido de identidad; ideas que en el mundo globalizado adquieren cada vez más importancia (Zoido, 1999). Paralelamente y pese a que en el último siglo han perdido peso político, hay que destacar en el caso andaluz que han ganado importancia económica, al convertirse la Semana Santa en un importante reclamo turístico y, por lo tanto, en una fuente de ingresos para la ciudad, hecho que sería merecedor de otro estudio.

El papel de las cofradías en el paisaje urbano sevillano

Desde sus orígenes estas asociaciones han tenido un marcado carácter territorial, circunscribiéndose al ámbito local y, en el caso de las ciudades, al de los barrios. Concretamente en la ciudad de Sevilla, que es el objeto del presente estudio, aumentó el número de cofradías en el siglo XVII como consecuencia de la situación política y de la legalización en 1606 de la celebración de representaciones religiosas en la calle. Pero la distribución

4. La Paz (1939) y Jesús Despojado (1936), de carácter militar; San Esteban (1926), compuesta por médicos del Hospital de la Macarena; y Santa Marta (1946), formada por los hosteleros de la ciudad.

espacial de la Semana Santa sevillana actual hay que buscarla en el siglo VIII, es decir, en la Sevilla árabe, cuando la ciudad creada sobre la Bética romana se dividía en collaciones. Cada una de esas divisiones contaba con una mezquita y una casa principal, en las que con la Reconquista se impusieron iglesias y casas-palacio vinculadas a familias nobles (Pérez de Guzmán, Ponce de León, Fernández de Córdoba...), con el fin de que cada una de ellas defendiera un segmento de la muralla que desde el siglo XII protegía la ciudad. De esta manera, se mantuvieron las divisiones administrativas anteriores que han dado paso a las parroquias y a los actuales barrios.

El panorama en el siglo XVI reflejaba la presencia de, al menos, una cofradía en cada uno de sus barrios, cifra que aumentó a lo largo del siglo siguiente para poder dar cabida a todos sus vecinos, coincidiendo con un momento de máximo esplendor de la ciudad, al tratarse de uno de los centros comerciales más importantes de la Península. Entre los siglos XIII y XVIII la ciudad albergaba un elevado número de edificaciones religiosas, lo que convirtió a la Iglesia en la principal propietaria del suelo, destacando la concentración de iglesias, conventos y ermitas en el frente occidental o extramuros de la ciudad (AA.VV., 1994). En esa época Sevilla estaba perfectamente estructurada, de tal manera que los centros económicos y de poder se localizaban en los alrededores de la catedral (construida sobre la antigua mezquita), mientras que en el entorno de la colegiata de El Salvador (antigua aljama de Adobás) se ubicaba la zona comercial y, en el de la plaza de San Francisco, la zona administrativa. Esa distribución está todavía vigente y se corresponde con los actuales espacios representativos del poder y del comercio.

Por otra parte, hay que destacar que se puede establecer una tipología de cofradías en función del sentido que se les dio en origen o, como dice Isidoro Moreno, de su nivel de identificación simbólica⁵. Éstas son las cofradías gremiales, étnicas, patrimoniales, de socorro, de clase y las de barrio. Pero en realidad, desde la óptica espacial, todas ellas se podrían considerar "de barrio", porque las variables sociales establecidas para su diferenciación, como es el *status* social o el laboral, van a corresponderse con concentraciones espaciales, puesto que tanto los gremios como las categorías sociales tienden a convivir en espacio de iguales. Actualmente, las cincuenta y nueve cofradías sevillanas se pueden catalogar en función de la tipología mencionada, al tiempo que cada una de ellas se puede vincular a una parte determinada de la ciudad. Destacan en este sentido las de institución más antigua, en las que existe una mayor relación con el espacio. Así, los casos más señalados son los siguientes:

Entre las cofradías gremiales se distinguen las conocidas por los nombres de *Las Cigarreras* y *Los Estudiantes*, ambas vinculadas de una manera u otra a la Real Fábrica de Tabacos. La primera de ellas por estar fundada en 1569 por sus empleadas, de ahí el nombre coloquial de la hermandad; y la segunda porque, al cambiar la función del edificio a mediados del siglo XX, éste pasó a albergar la sede de la Universidad de Sevilla. Por este motivo, la hermandad de *Los Estudiantes*, que fue fundada en 1924, procesiona anualmente desde la capilla de la Universidad, mientras que, por su parte, la de *Las Cigarreras* lo hace desde la capilla de la fábrica de tabacos, ubicada desde 1965 en el barrio de Los Remedios.

5. Tipificación en función del grado de exclusivismo, del tipo de integración de sus componentes y de la identificación simbólica.

Otro caso destacable es la cofradía de *San Isidoro*, instituida en 1605 por el gremio de cocheros de casas nobles, quienes en el siglo XVI esperaban durante horas a sus señoras en el entorno de la actual plaza de El Salvador, donde tradicionalmente se ha concentrado el mejor comercio de la ciudad. De esta etapa, todavía en la actualidad existen topónimos como los de Francos o Alemanes, que reflejan la existencia otrora de colonias foráneas dedicadas principalmente a actividades mercantiles. De ahí que la parroquia de San Ildefonso, sita en este entorno, fuera la sede de la hermandad de *Montserrat*, fundada en el siglo XVI por los comerciantes catalanes, aunque en 1650 fuera trasladada a la plaza de la Magdalena, donde se encuentra en la actualidad.

Existen también otras dos hermandades, como son la de *El Buen Fin*, compuesta en 1590 por curtidores, y la de *El Museo*, fundada en 1575 por plateros, cuyas sedes actuales se sitúan en los barrios tradicionales en los que desempeñaban sus funciones. La de *San Bernardo*, por su parte, es conocida desde su fundación en 1748 como la cofradía de los toreros, por ser el barrio en el que nacieron importantes toreros en el siglo XVIII.

Por otra parte, en las proximidades del Guadalquivir están ubicadas una serie de hermandades cuya fundación está vinculada a gremios que dependían del río. Este es el caso de *La Esperanza de Triana*, que es el resultado de la unión de tres hermandades, la de ceramistas, pescadores y marineros; o de *La Estrella*, compuesta por capitanes de barcos de mercaderías que viajaban a las Indias y Flandes. Sin embargo, la hermandad de *Montesión*, formada por los armadores de dichos buques, ha tenido su sede en la calle Feria desde su origen en 1560.

Las cofradías de hortelanos –que no son consideradas gremiales, sino de barrio, por los antropólogos– se caracterizan por estar ubicadas en una zona periférica de la ciudad, pero además, se corresponden en todos sus casos con emplazamientos al norte y noreste, donde antiguamente se encontraban las campiñas y huertas que abastecían a Sevilla. Este es el caso de las hermandades de *La Macarena* (1595) y *La Trinidad* (1555), las cuales en la actualidad manifiestan su origen hortelano en su iconografía.

La presencia de colectivos dedicados a la ayuda a los necesitados y enfermos en Sevilla comienza en el siglo XIII y, paralelamente, se inicia la creación de hospitales, como el de la Virgen de los Reyes, el de La Hiniesta, el de Santa Brígida, el de San Antón o el del Cristo de la Sangre (Rus y García, 1993). Ya en el siglo XVI, tras el descubrimiento de América y en pleno esplendor de la ciudad, se fundaron otros muchos, como el de Mediadores de la Alhóndiga, el de San Andrés, el de San Isidoro o el asilo del Dulce Nombre de María. En todos ellos, sus empleados o prestatarios fueron creando hermandades, algunas de las cuales procesionan actualmente. Este es el caso de las hermandades de *La Hiniesta* (1412), *La Virgen de la O* (1560) o *La Carretería*. Esta última presenta una fuerte componente gremial, al estar fundada en 1550 por los toneleros del hospital de San Andrés (en el barrio de El Arenal). Algo similar sucede con la hermandad de *El Amor*, creada por los mediadores de la alhóndiga y por quienes ayudaban en las cárceles de Sevilla, una mezcla de cofradía de gremio y de socorro.

Las cofradías de origen étnico, como *El Cristo de los Gitanos*, *Los Negritos* y *El Calvario*, nacieron igualmente en espacios, entonces periféricos, donde existía una importante colonia de las razas representadas en cada una de ellas. *Los Gitanos*, fundada en 1750, tenía originariamente su sede en la capilla del Espíritu Santo en Triana y, tras mudarse en varias ocasiones, se instaló en la iglesia del Valle en 1999. Por su parte, *El Calvario*

fue fundada en 1571 por la importante población de mulatos, tanto esclavos como libres, que vivían en Sevilla en el barrio de San Ildefonso.

Por último, hay que destacar cómo las cofradías patrimoniales o de clase también tienen una vinculación estrecha con la ciudad, ya que la mayor parte de ellas fueron fundadas por familias nobles que, al igual que sucede con los gremios, presentan una fuerte relación entre sus miembros (Moreno, 1999). En el siglo XVII las familias nobles tenían sus palacios en lo que actualmente se conoce como “el centro” y, más concretamente, en las zonas de El Museo y San Lorenzo, por lo que hermandades como *El Gran Poder*, *La Soledad de San Lorenzo* —que consolidó su carácter nobiliario en el siglo XVIII—, *La Quinta Angustia*, *El Valle o Pasión* se ubican actualmente en el centro de la ciudad. Hay que recordar que el emplazamiento inicial de *Pasión*, cuando se creó en 1533, era el convento de La Merced, actual Museo de Bellas Artes.

El poder de los espacios y el papel del barrio

Además de tener una fuerte impronta espacial vinculada a la historia de la ciudad y al paisaje que genera, la Semana Santa sevillana adquiere una gran implicación con el espacio al convertir sus calles y plazas en escenarios prolongación de los hitos religiosos, lo que hace que éstas adquirieran un elevado valor simbólico, convirtiéndose en espacios de la memoria y la cultura de una sociedad. Así, una parte determinada de la ciudad, durante una semana al año, se engalana y paraliza su actividad para facilitar el desarrollo de la fiesta. De esta forma, diferentes espacios van a adquirir una significación especial, al dotarse de un sentido único, que en ocasiones supera los días de celebración, ya que se identifican en el imaginario colectivo asociados a su papel dentro de la Semana Santa.

Tal es la implicación que tiene la Semana Santa en el centro histórico de Sevilla que, durante unos días al año, no sólo cambia su imagen, sino también sus nombres, de forma que, por ejemplo, la plaza de San Francisco pasa a ser llamada “los palcos”, por estar ocupada por estradas habilitadas para las autoridades y “abonados”. Además, en los últimos años, muchas plazas y calles han cambiado sus nombres para denominarse con los de las vírgenes y cristos con los que tienen especial vinculación. Este es el caso de la plaza de Jesús de la Redención, donde está la iglesia de Santiago, de la que sale El Rocío, que antiguamente era conocida por el nombre de plaza de López Pintado.

A diferencia de lo que sucede en el resto de España, todas las ciudades andaluzas tienen establecidos un recorrido oficial y otro libre. El primero de ellos, llamado “carrera oficial”, es común a todas las hermandades, que han de discurrir por determinadas calles de la ciudad. Durante este trayecto, el Consejo General de Hermandades y Cofradías controla un conjunto de variables fijadas, como son el tiempo que cada hermandad permanece en ella o la disciplina y el orden en el que procesionan los penitentes. Sin embargo, todas estas actitudes son mucho más laxas durante el recorrido libre.

Para establecer dicha evaluación, cada hermandad tiene un tiempo de paso determinado por cada una de las zonas de control donde han de presentarse ante las autoridades del Consejo y del Ayuntamiento, ubicadas

Balcones sevillanos ubicados en las proximidades de la catedral. El de la derecha se encuentra en la avenida de la Constitución y el de la izquierda fuera del recorrido de la carrera oficial.



en los palquillos de La Campana y de “los palcos”, respectivamente. Concretamente, la vigilancia tan exhaustiva del tiempo viene determinada por marcar un ritmo que sea fluido para el desarrollo de las procesiones y por el horario de cierre de la catedral. Cada hermandad, en función del número de nazarenos que tenga, dispondrá de más o menos tiempo; por ello, existe la norma no escrita que impone que no se exceda de 2.500, aunque *La Macarena* cuenta con 3.000.

La carrera oficial de la ciudad de Sevilla tiene una extensión de casi dos kilómetros que suele ser recorrida por cada hermandad en algo más de una hora. Este recorrido (figura 1) corresponde con el espacio de poder de la ciudad, es decir, con los espacios públicos de mayor simbolismo, donde se concentran el poder administrativo, mercantil y religioso de la ciudad, dejando fuera al poder regio, que está representado por el Real Alcázar como herencia de la propia historia de la ciudad.

Entonces, ¿se puede hablar de espacios de poder en la Semana Santa sevillana? Me atrevo a decir que sin duda alguna, puesto que la elección de las calles que forman la carrera oficial no es gratuita, motivo por el cual se ha mantenido a lo largo de los siglos. Pero además, gracias a la importancia que adquieren en Semana Santa, estos lugares incrementan su relevancia y simbolismo, aumentando su papel en la ciudad y, por supuesto, sus precios. De forma que existe una relación recíproca por la cual no sólo se eligen como escenarios simbólicos para la celebración de la Semana Santa, sino que esta actividad acrecienta su simbolismo.

Figura 1. Mapa esquema con el recorrido de la carrera oficial



Actualmente, la carrera oficial comienza en la plaza de La Campana y discurre por la calle Sierpes, tradicionalmente la calle comercial más importante, para desembocar en la plaza de San Francisco, que está enmarcada por dos poderes: el civil, representado por el ayuntamiento, y en el pasado el religioso, debido a la presencia del antiguo convento de San Francisco. El recorrido continúa por la avenida de la Constitución, ocupada por el poder empresarial y financiero –sede de todos los bancos–, para terminar en la catedral, máxima representación del poder religioso en cualquier ciudad.

Fuera de la carrera oficial la situación es diferente y cada hermandad procesiona por la ciudad procurando dedicar gran parte de su tiempo a discurrir por las calles de su barrio. Cada año las respectivas juntas de hermandades revisan el recorrido y, en muchas ocasiones, lo modifican por diferentes razones. La primera y principal es ajustarse a los tiempos que pueden estar deambulando por la ciudad, pero además, los días críticos, es decir, cuando sale un mayor número de cofradías, éstas han de organizarse para evitar coincidencias en espacios y tiempo.

Paralelamente, el recorrido puede variar por múltiples razones: la realización de obras con andamios en casas ubicadas en el trayecto habitual; obras en las calles, como sucede, por ejemplo, con las del metro, que han hecho cambiar en los últimos años el recorrido de *La Paz*, *Santa Genoveva* y *Los Estudiantes*; u obras realizadas en los templos sedes de cofradías. Esta última razón cada vez es más importante y un claro ejemplo ha sido la reciente restauración de El Salvador, que ha hecho modificar completamente los circuitos de *La Borriquita*, *Amor y Pasión* durante cuatro años.

También puede ser objeto de modificaciones del recorrido la celebración de un acontecimiento especial, como un aniversario de la fundación de la hermandad, lo que requiere que pase por lugares importantes y simbólicos de su historia. A estas causas hay que añadir otras vinculadas a la imagen de la cofradía, así por ejemplo, *La Macarena* suele modificar casi cada año el tramo de vuelta, ya en su barrio, para pasar por diferentes calles, con la intención de “abarcar más barrio”.

Sin duda, además, existen factores físicos en la elección de las vías por las que circular, ya que muchas son descartadas por cuestiones de dimensión, tanto de anchura de la calle como por la presencia de elementos

Palcos en la plaza de San Francisco. Se pueden apreciar estas instalaciones temporales junto a uno de los edificios más importantes de la capital hispalense, la Casa Consistorial, a la izquierda; en color rojo, a la derecha, la antigua Audiencia, que posteriormente fue sede de la Caja San Fernando y en la actualidad lo es de Cajasol.



en altura que impiden circular a los pasos de palio, que suelen tener más de tres metros de alto. Asimismo, se busca, e incluso en ocasiones se fuerza, la presencia de algunas hermandades en determinados espacios con la intención de generar un sentimiento emotivo. En esta línea se buscan los guiños entre hermandades, es decir, los “saludos por respeto” que se producen cuando una hermandad en la calle pasa por la puerta del templo de otra, donde la esperan los cofrades con los símbolos de la hermandad. Estos saludos resultan muy atractivos para los espectadores, generando espacios de especial simbolismo y de gran afluencia de público.

La ciudad de la Semana Santa

Con todos estos elementos se dibuja un plano de la ciudad en el que se diferencian –siguiendo la terminología clásica de la Geografía– vías, hitos y nodos. Todos ellos, con diferentes grados de intensidad, van a estar condicionados por la forma que cada hermandad tiene de moverse por la ciudad, la cual está determinada por

La catedral como hito. Entrada en la catedral de la Virgen de los Desamparados, de la hermandad de San Esteban. La catedral es uno de los hitos más importantes de la ciudad durante toda la Semana Santa, tanto para quienes procesionan como para los espectadores.



la ubicación de la sede y por el número de devotos con los que cuenta, de tal forma que las que presentan un mayor número de nazarenos y mayor popularidad son las que permanecen más tiempo en la calle y, por lo tanto, diseñan un recorrido más largo.

Las vías hacen referencia a las calles del centro histórico de la ciudad por las que circulan las diferentes hermandades. Éstas presentan un grado de intensidad muy diferente entre sí, definiendo el mayor o menor impacto de la Semana Santa en el espacio. Para establecer esta jerarquía, se han tenido en cuenta a las cincuenta y nueve hermandades que procesionan y se han establecido diferentes rangos con intervalos que pretenden ser lo más representativos de la realidad, motivo por el cual no han podido ser homogéneos entre sí.

Se distinguen, así, las calles por las que pasan: entre 1 y 5 procesiones, lo que supone un grado de implicación leve, con una representación menor del 10%; entre 6 y 10, un grado bajo, debido a la presencia de en torno al 15% de las cofradías; entre 10 y 20, un grado medio, debido a la presencia de un 25-30% de las hermandades; entre 20 y 30, un grado alto, casi el 50% de las hermandades; entre 30 y 45, un grado de implicación muy alto, es decir, el 75% de las hermandades; y por último, las que tienen una implicación total, con el 100% de las hermandades, lo cual solo sucede en la carrera oficial.

Los nodos, ligados a las vías, van a representar los puntos emblemáticos de la ciudad durante los días de la Semana Santa. Se trata de escenarios de espacial belleza y/o tradición, definidos por el propio entorno o por la creación de espectáculo, como sucede con los "saludos de respeto". Por estas razones, los nodos representan los lugares de afluencia masiva de público. En los nodos también se podría establecer una jerarquía, pero para ello se tendrían que realizar conteos para calcular las diferencias de afluencia entre unos y otros, labor que no se ha realizado para este trabajo. Por último, se distinguen los hitos, que son los puntos esenciales de referencia, que en este caso van a representar las iglesias y los conventos desde los que se inician y donde terminan los recorridos de cada una de las hermandades.

Se genera así un nuevo mapa, físico y mental, del centro histórico de Sevilla, en el que se diferencian un conjunto de calles que abarcan desde la plaza del Duque a la catedral y todo su entorno, pasando por la calle Sierpes, la Avenida, las calles Cuna, Laraña, O'Donnell, Velázquez y la plaza de El Salvador (figura 2). En este espacio, el grado de implicación con la Semana Santa es mucho mayor que en el resto de la ciudad, debido a que la presencia de hermandades impone que haya sillas, así como el cierre obligado de las calles ya no sólo para el paso de vehículos, sino también de peatones. Todo esto supone la paralización de cualquier actividad, desde aproximadamente las cuatro de la tarde. Con todo ello se genera un punto neurálgico desde el cual se va perdiendo intensidad hacia los diferentes barrios, donde la imbricación de la ciudad con la fiesta es mucho menor o incluso inapreciable.

Curiosamente, el espacio de mayor actividad o intensidad no se corresponde con la mayor presencia de edificaciones religiosas, pero sí con gran parte de los hitos, es decir, de los lugares considerados emblemáticos. Todo este conjunto adquiere un elevado simbolismo y llega a generar sentimientos e imágenes que se convierten en tradiciones, se transmiten generación tras generación adquiriendo un papel fundamental en la sociedad sevillana.

Figura 2. Esquema de la territorialización de la Semana Santa en la ciudad de Sevilla. (Fuente: Elaboración propia)



Bibliografía

- AA.VV. (1994): *Atlas Histórico de las Ciudades Europeas: Península Ibérica*, Barcelona, Salvat, Centro de la Cultura Contemporánea de Barcelona.
- ALMELA VINET, F. (2003): *Historia de la Semana Santa en Sevilla: descripción de las cofradías que hacen estación durante la misma a la Santa Iglesia Catedral (1899)*, Ediciones Espuela de Plata, Editorial Renacimiento.
- CARRERO RODRÍGUEZ, J. (1981): *Gran Diccionario de la Semana Santa*, Editorial Almuzara.
- FRANCO SILVA, A. (1991): "Religiosidad popular en la Edad Media", en *Gremios y Hermandades. Una aproximación científica al asociacionismo profesional y religioso en la Historia de Andalucía*, tomo I, Actas del VII Encuentro de Historia y Arqueología.
- MARTÍNEZ KLEISER, L. (2003): *La Semana Santa de Sevilla (1924)*, Ediciones Espuela de Plata, Editorial Renacimiento.
- MORENO, I. (1999): *Las Hermandades andaluzas. Una aproximación desde la antropología*, Sevilla, Universidad de Sevilla.
- RUS HERRERA, V. y GARCÍA DE LA CONCHA, F. (1993): *Leyendas, tradiciones y curiosidades históricas de la Semana Santa de Sevilla*, Sevilla, Ed. Castillejo.
- VILLAS TINOCO, S. (1991): "La organización gremial y el mundo en la Edad Moderna", en *Gremios y Hermandades. Una aproximación científica al asociacionismo profesional y religioso en la Historia de Andalucía*, tomo I, Actas del VII Encuentro de Historia y Arqueología.
- RAMOS SANTANA, A. (1991): "Desaparición del sistema gremial con el fin del Antiguo Régimen", en *Gremios y Hermandades. Una aproximación científica al asociacionismo profesional y religioso en la Historia de Andalucía*, tomo I, Actas del VII Encuentro de Historia y Arqueología.
- ZOIDO NARANJO, A. (1991): *Los hijos de Platón*, Ed. Síntesis.

CAPÍTULO XXVI

EL POBLADO OBRERO. VESTIGIOS DE UN URBANISMO SOCIO-INDUSTRIAL EN EL TOLEDO ACTUAL

María Lourdes Campos Romero y M^a Ángeles Rodríguez Doménech

Introducción

El 4 de diciembre de 2008 se cumplieron sesenta años de la creación del *Poblado Obrero de la Fábrica Nacional de Armas de Toledo*. Este enclave urbano es muy singular en la ciudad por su morfología urbana y por la peculiar tipología de vivienda unifamiliar de fachadas encaladas, coronadas por cornisas de ladrillo rojo, que ofrecieron, en su día, una solución a la falta de viviendas que sufrían los trabajadores de la Real Fábrica de Armas de Toledo y que, actualmente, pervive en medio del desarrollo de los nuevos barrios de la ciudad.

Esta solución urbanística no fue única y exclusiva de esta ciudad, sino que es el fiel reflejo de una determinada tipología urbanística obrera imperante en aquella época, tanto en España como en el resto de Europa. Su conservación y mantenimiento, por tanto, son vitales para no perder una pieza clave del proceso urbano obrero.

Este trabajo ha sido organizado en dos grandes apartados. El primero estudia el origen, desarrollo y situación actual del Poblado Obrero de Toledo, con el fin de determinar las singularidades específicas que han hecho que esta zona, ubicada en una de las mejores áreas de Toledo –tanto por su emplazamiento como por sus vistas y accesibilidad–, goce de una protección urbanística especial –Plan Especial de Reforma Interior desde 2001– que la defiende de las fuertes tentativas especulativas a que se ve sometida la zona; en el segundo, se analizan los diferentes Planes Generales de Ordenación Urbana y el tratamiento que en ellos recibe el Poblado Obrero, con el fin de conocer cuál va a ser su futuro.

La Real Fábrica de Armas de Toledo y el origen del Poblado Obrero

En 1761 el rey Carlos III funda en Toledo la Real Fábrica de Espadas de Corte, recuperando la decadente artesanía industrial espadera toledana. La ubicación de los primeros talleres se sitúa dentro del casco histórico, en la calle Núñez de Arce, en la antigua casa de Correos. Sin embargo, la prosperidad de la fábrica hizo que fuese necesario sacarla a los terrenos extramuros de la ciudad, emplazándose concretamente en la huerta de la hermandad de la Santa Caridad, ubicada al norte de la ciudad, en la Vega Baja, sobre la margen derecha del río Tajo, frente a la ciudad histórica y a dos kilómetros de la misma.

Desde el principio se proyectó instalar, además de las fraguas, talleres y oficinas, las viviendas para jefes y empleados. De esta manera, se mantiene el concepto de taller-hermandad de los gremios de la Edad Media, realizándose la convivencia de maestros, oficiales y aprendices. Idea que asumió Francisco Sabatini, arquitecto

italiano autor del Palacio Real de Madrid, comisionado por el rey para la planificación y dirección de la obra y cuyo edificio principal fue terminado en 1780.

La tipología arquitectónica de bloque compacto de planta rectangular es similar a la del resto de Reales Fábricas y se compone de dos grandes patios porticados. Aquí se planteaba la distinción entre los espacios principales, situados en el primer cuerpo edificado, y el espacio de fábricas, situado en el patio posterior que aprovechaba la fuerza del agua conducida por el canal de Carlos III.

La fábrica, que se presentaba como otra ciudad frente a la ciudad existente, contaba con su propia capilla –dedicada a Santa Bárbara como patrona de la fábrica–, cine de invierno y de verano, economato, médico e instalaciones necesarias, conformando una auténtica “ciudad industrial” que, por el valor patrimonial de sus edificios, bien puede ser considerada como “la otra ciudad histórica de Toledo” frente a la ciudad existente (Campos, 2000).

El edificio Sabatini de la Real Fábrica de Armas de Toledo. (Fuente: Peris, 2002)



El 20 de junio de 1781, por una real orden, los operarios bajan a vivir y a trabajar a la fábrica, que constaba tan sólo de este primer edificio. El que ha llegado hasta nosotros ha sufrido importantes cambios y ampliaciones respecto al construido originalmente por Sabatini, con lo que el volumen original con sus dos patios experimentó un incremento notable en altura, igualando ambos cuerpos con dos alturas. A lo largo de los siglos XIX y XX la Real Fábrica amplió sus instalaciones con una arquitectura ecléctica, con nuevos edificios neomudéjares de una sola planta y con un trazado urbano que abarca una superficie de unos 250.000 metros cuadrados, urbanizándose con calles rectilíneas arboladas que la configuraron como la ciudad industrial que ha llegado a nuestros días. En 1901 se dictaminó que para aumentar la industria armamentística se tenía que formar a un mayor número de jóvenes, dando lugar a la Escuela de Aprendices de Armas y Cartuchos (VV.AA., 1998: 8).

La idea de unión de los dos conceptos, producción y vivienda, se ha mantenido en el tiempo de existencia de la Fábrica de Armas y se perpetúa más al estructurarse con un sentido de industria moderna, ya que se acoge a las ideas europeas de ubicar en el recinto fabril las viviendas de los empleados. Sin embargo, la incapacidad física de ubicar en el mismo edificio a todos los obreros y talleres, hizo que se construyeran al lado y fuera de su recinto viviendas para los trabajadores, reduciendo el uso residencial del edificio de Sabatini a las viviendas del director e ingenieros de la misma, las cuales eran conocidas popularmente como *los pabellones*.

La Fábrica de Armas no sólo significaba trabajo para hombres y mujeres, sino que también suponía educación y una alternativa al servicio militar para los alumnos. Pero, sobre todo, significaba un lugar para vivir y de recreación, ya que disponía de todos los servicios necesarios. La fábrica penetró en la vida de todos los ciudadanos, no sólo en la de aquellos que trabajaban allí. La sirena de la fábrica, que anunciaba el comienzo de la jornada laboral a las 7 de la mañana, se oía por toda la ciudad y los obreros bajaban desde el casco histórico hasta las instalaciones fabriles.

El proyecto del Poblado Obrero

Como consecuencia de la ampliación y crecimiento de la fábrica, la falta de viviendas para sus obreros se convierte en un auténtico problema que se mantendrá hasta 1922, año en el que el coronel Federico Baeza Ledesma construye las primeras casas para el personal de la Fábrica Nacional de Armas. Se trata de una modesta barriada con 24 viviendas distribuidas en seis pabellones frente a la fábrica, en los límites de la propiedad de la misma y ubicada en el borde sur de la cañada ganadera "cordel del Guadarrama" (actual avenida Coronel Baeza), que discurre paralela a la carretera de Ávila (Porres, 1973) edificada entre 1922 y 1925 (figura 1).

Estas viviendas de Baeza, que bien podrían considerarse como el pre-poblado, tuvieron una importante remodelación a partir de 1948 y constan de un pasillo distribuidor, comedor con chimenea, tres dormitorios con armario empotrado, cocina con despensa y cuarto de aseo. Además de disponer en el fondo de su parcela de un pequeño edificio dividido en dos cuartos, que se utilizaban como lavadero y gallinero (VV.AA., 1998: 14).

Las primeras viviendas del coronel Baeza. (Fuente: VV.AA., 1998)



El proyecto del Poblado Obrero fue concebido y llevado a cabo, en su primera fase, por el coronel Juan Mas del Ribero¹, quién planificó una gran barriada con entidad de poblado que ofreciera, además de las viviendas, cultura, oficio religioso, ocio y tiempo libre a todos los empleados de la fábrica, procurando dar solución a uno de los problemas más importantes de los trabajadores, como era el de la vivienda, debido a que en el Toledo de aquellas fechas la población estaba encerrada en el casco histórico y en unos pequeños barrios periféricos. Igualmente, buscó solucionar la falta de escolarización de los hijos de los trabajadores, asumiendo la fábrica los costes de ésta. En nuestra opinión, este barrio se encuadraría dentro de las periferias de fábricas denominadas por Cronin (Oyón, 2003), en las que se planifica una entidad autónoma, próxima al lugar de trabajo y con una vivienda digna con la mayor calidad ambiental posible y los elementos necesarios para el descanso, ocio y formación cultural y religiosa del empleado.

El proyecto ideado por el coronel Mas del Ribero consistía en la realización de un número de viviendas no muy bien determinado, pero que debía superar más del doble de las actuales y que, según el proyecto inicial, deberían ser 650; además, se dotaría al barrio de un grupo escolar para niños y niñas, en edificios independientes, de una iglesia dedicada al Corazón de Jesús y de otras instalaciones deportivas y de recreo.

Las nuevas edificaciones se construirían en la zona de la Vega Baja, limitando al sur con el circo romano, al norte y al oeste con el cordel del Guadarrama y al este con la Fábrica de Armas y el río Tajo. Inicialmente, los terrenos fueron bienes de propio del Ayuntamiento toledano, desamortizados en 1855, siendo comprados en aquellas fechas por varios personajes, entre ellos José Safont. En 1946, por iniciativa del coronel Mas del Ribero, se adquieren la mayor parte de las huertas, siendo dicha adquisición y la venta totalmente voluntarias, por lo que la finca resultante tiene un carácter irregular, dándose el caso en que parcelas privadas se adentran entre los terrenos de la fábrica y éstos lindan de forma accidentada con otros de particulares que no quisieron vender sus propiedades. El Poblado Obrero ocupa dos áreas trapezoidales diferentes, una con fachada principal a la avenida Coronel Baeza y la otra a la avenida Lorenzo de la Plana (figura 1).

Estas viviendas se plantean en fases sucesivas, a realizar en varios años, a partir de 1947. Se inicia la construcción a principios de 1948 con la dirección facultativa de los técnicos de la fábrica, para lo que dispuso de un tejero cercano a la venta de la Esquina para hacer los ladrillos, de un taller para fabricar las baldosas de los suelos y, también, se hizo en la factoría toda la carpintería interior y exterior, además de los herrajes de latón.

La entrega de las 40 primeras viviendas, el 4 de diciembre de 1948, situadas en la parte posterior de las construidas por Baeza, se hizo con las calles sin asfaltar, pero delimitadas por filas de chopos (en un número superior a trescientos), cada vivienda se encontraba situada dentro de una parcela, de unos 375 m² de promedio, que posteriormente serían delimitadas por sus características vallas verdes. Aunque contaban con instalación de

1. Juan Mas del Ribero, bajo cuya dirección se creó el Poblado Obrero, llegó a la Fábrica de Armas de Toledo siendo teniente coronel, en 1937, haciéndose cargo de las jefaturas de fabricación, estudios y proyectos. En 1938 asume la dirección de las Reales Fábricas de Toledo y Palencia y cesa en su cargo cuando asciende a general en 1950, sustituyéndolo Carlos Ruiz de Toledo.

Figura 2. Plano del Poblado Obrero

(Fuente: Ayuntamiento de Toledo. Elaboración propia)



Colegio público del Poblado Obrero

(Fotografía: M^ªL. Campos Romero)



agua potable, no se había conectado aún este servicio, por lo que las familias debían utilizar tres fuentes, que estaban situadas en la avenida Coronel Baeza, en la calle Aprendices y en la plaza Calera². En 1950, el nuevo director de la fábrica, Carlos Ruiz de Toledo, concluye el proyecto en esta primera fase, cuyas viviendas habían llegado a ser 130, y despide a los albañiles, centrándose más en la producción de la factoría que en las necesidades sociales de sus empleados. Se terminan de construir, no obstante, las escuelas (inauguradas en 1953) y se remodelan las casas de Baeza, que amplían su superficie habitable con la construcción de las cocinas y se les añaden los gallineros y las vallas, para armonizarlas con las nuevas del poblado.

El colegio público de la Fábrica de Armas de Toledo está dispuesto en dos módulos simétricos y separados. En cada edificio había cuatro aulas que correspondían a los alumnos de grado 1º, 2º, 3º e iniciación. Empezó con 237 alumnos matriculados distribuidos en los dos edificios, uno de niños y otra de niñas. En el momento actual, pese al cierre de la fábrica, se mantiene en pleno funcionamiento (fotografía superior).

Las casas del poblado muestran una fuerte estratificación socio-profesional obrera, existiendo cuatro tipos de vivienda, incluyendo las construidas por el coronel Baeza (denominadas de tipo A). Las clasificadas como tipo B fueron las más abundantes, 114 viviendas destinadas a los obreros. Las casas catalogadas de tipo C, localizadas en torno a la actual calle Cartucheros (antigua calle F), fueron sólo ocho y estaban dedicadas a los maestros. Y por último, distinguimos las de mayor tamaño, que se sitúan en la avenida Mas del Ribero, destinadas a los ayudantes y auxiliares del Cuerpo de Armamentos (de tipo D).

2. La plaza Calera recibe este nombre porque en ella se distribuía la cal, que la fábrica daba gratuitamente, para encalar las fachadas de las viviendas con ocasión de las fiestas nacionales.

Vivienda para obreros (tipo B)

(Fotografía: M^oL. Campos Romero)



Vivienda para maestros (tipo C)

(Fuente: VV.AA., 1998)



La parte exterior de todas las viviendas presenta unos elementos característicos, como son las cornisas de ladrillo macizo pintadas de rojo que, prolongándose a lo largo de las fachadas delantera y posterior, delimitan horizontalmente los hastiales, en los que aparecen dos tragaluzes en forma de cruz que iluminan el camaranchón, al que se accede por una pequeña trampilla. En las cuatro esquinas de la cubierta hay unos remates de forma piramidal que acompañan a las esbeltas chimeneas. Los muros encalados y la carpintería exterior pintada de verde, con sus características persianas de láminas.

Las viviendas más numerosas, las de tipo B, las viviendas de los obreros, son las que poseen menor superficie y disponen de vestíbulo, pasillo, comedor con chimenea, tres dormitorios con armarios empotrados, cocina con despensa y cuarto de aseo.

Las viviendas para maestros (tipo C) disponen de un vestíbulo, pasillo distribuidor, comedor con chimenea, cuarto de estar, tres dormitorios con armarios empotrados, cocina con despensa y cuarto de baño.

Las siete viviendas para ayudantes y auxiliares de ingeniero (tipo D) constan de dos salones con chimenea, cuatro dormitorios, cocina, cuarto de baño y cuarto de aseo y un pasillo distribuidor.

Del proyecto inicial no se llegaron a construir todas las viviendas, como tampoco se hicieron las instalaciones de recreo, aunque, recientemente, se ha hecho una iglesia que ni siquiera se ha dedicado al Corazón de Jesús y cuya moderna construcción nada tiene que ver, ni en los materiales ni en las formas, con las casas del barrio. La zona siempre ha carecido de usos comerciales, servicio que resuelven sus habitantes en el vecino barrio de Santa Teresa, y el resto de equipamientos se ofrecen fundamentalmente en la avenida Barber, ya en el barrio de Palomarejos, especialmente los sanitarios. Una de las peculiaridades de este barrio es la toponimia de sus calles, que reflejan los distintos trabajos desempeñados en la fábrica, y las avenidas que forman parte del



barrio tienen los nombres de militares destacados, como por ejemplo, las avenidas Mas del Ribero, fundador del Poblado Obrero³, y Coronel Baeza.

Las similitudes que el poblado obrero toledano presenta con respecto a otro existente en un municipio de Castilla-La Mancha, el Poblado Obrero de Puertollano, nos lleva a compararlos. En esta ciudad industrial de la provincia de Ciudad Real se construyó en los años 40 un barrio con las mismas características que el de nuestro estudio. Su origen se debe a la iniciativa pública y al gran complejo industrial de ENCASO, que destinan una importante extensión de suelo urbano para la edificación de una barriada para los obreros que trabajan en la fábrica, conocida como El Poblado. El INI comenzó a construir el poblado en 1942 (Cañizares, 2000: 200-210).

El motivo de la planificación del poblado de Puertollano es el mismo que el de la Fábrica de Armas: la situación precaria en la que se encontraban sus múltiples trabajadores. El proyecto urbano presentado y realizado tiene el mismo tinte que el toledano, planificado en esas mismas fechas. Características comunes que se dan en ambos poblados y que, por tanto, nos servirán para definir este tipo de urbanización obrera son:

- El diseño del barrio no sólo estará formado por grupos de construcciones residenciales, sino por otra serie de edificios separados del resto: la iglesia, un centro sanitario, instalaciones deportivas, escuela... que favorecerán la sociabilización de sus habitantes. Así, ambos poblados se convertirán en pequeñas ciudades auto-suficientes –aunque en el caso del Poblado Obrero de Toledo no existían comercios–, puesto que contaban con los servicios urbanos necesarios y que, quizás, podríamos relacionar con los postulados del modelo urbanístico conocido como “la ciudad falangista” (Cañizares, 2000: 206).

3. Calle Templadores; calle Damasquinadores; calle Artísticos; calle Fundidores; calle Armeros; calle Artificieros; calle Cartucheras; calle Artilleros; calle Forjadores; avenida Maestros Espaderos; avenida Mas del Ribero; avenida Lorenzo de la Plana; avenida Coronel Baeza; y avenida Barber

- La planificación urbana que lleva implícita una zonificación sociolaboral claramente determinada. En el toledano, las viviendas de los empleados más cualificados se localizan en las avenidas (Mas del Ribero), y en el de Puertollano, serán los desniveles topográficos los encargados de estratificar a la población según su grado profesional.

- La tipología de viviendas se realiza en función del grado socioprofesional de la población. Las peculiaridades de cada vivienda se acomodarán a cada uno de los grupos, tanto en calidad ambiental como en metros habitables, e incluso dentro de cada uno de ellos, existirán sensibles diferencias. Por ejemplo, en Puertollano se distinguía entre ingenieros de primera o segunda categoría y entre empleados de primer, segundo o tercer orden. En el Poblado Obrero de Toledo se distinguían cuatro tipos de viviendas (A, B, C y D) según fuesen destinadas a ingenieros, obreros, maestros o auxiliares y ayudantes.

- Los edificios y viviendas se construyeron aprovechando materiales autóctonos, como el basalto, en el poblado de Puertollano, y la arcilla, en el de Toledo, que se combinaron con otros del país (ladrillos, teja árabe, encalados en las fachadas...).

- El principal agente urbano en la década de los años 40, la más activa en la urbanización de la zona, fue el Estado (en el caso de Toledo, detrás de la Fábrica de Armas estaba el Ministerio de Defensa, y en el de Puertollano, será el Instituto Nacional de Industria, INI). A pesar de no existir aún planificación oficial (Planes de Ordenación Municipal), se proyecta con un cierto orden que nada tenía que ver con lo que había sucedido en el resto del núcleo.

La característica más sobresaliente es que, a pesar de ser la zona edificada más cercana al complejo industrial, su calidad medioambiental era muy superior a la de otras muchas barriadas de la ciudad. El espacio existente por habitante y el número de metros cuadrados ajardinados son dos indicadores de ello, que se reflejan en ambos poblados.

El Poblado Obrero en la actualidad

La situación actual de cada uno de los barrios señalados, sin embargo, no es la misma, por los distintos avatares de su relación con la ciudad. El poblado de Puertollano en el momento actual goza de un cierto privilegio urbano respecto a otros sectores de la ciudad, debido a su autonomía (economato, iglesia, cine, clínica, escuela...) y a la existencia de numerosas zonas verdes, de equipamiento deportivo y de ocio (pistas de tenis, piscina, área de petanca...). El Poblado Obrero de la Fábrica de Armas está en una situación de mayor abandono y deterioro por distintos motivos. En efecto, la renovación y expansión urbana de Toledo hacen que en los años 80 muchas familias comiencen a abandonar sus casas por otras con mayores comodidades, lo que genera un fuerte envejecimiento y deterioro del Poblado Obrero; el envejecimiento de la población y el desmantelamiento de la fábrica hicieron que muchos de sus trabajadores se desplazaran a la nueva zona industrial. Por otro lado, y debido a su magnífico emplazamiento, es un barrio que ejerce un fuerte atractivo y, actualmente, algunas de las viejas y ruinosas viviendas abandonadas están siendo vendidas a elevados precios y compradas para su total transformación, con lo que encontramos algunas casas que ya no guardan la tipología constructiva del poblado

Viviendas de reciente construcción. (Fotografías: M^ºL. Campos Romero)



–lo que hace que poco a poco vaya perdiendo su personalidad tan característica– y conviven con otras muy deterioradas a la espera de nuevo comprador.

Un paseo por el barrio nos muestra el claro deterioro de las viviendas y del entorno, así como las aberraciones constructivas que no observan en absoluto lo dispuesto en materia de reformas que señala el P.E.R.I., principalmente en el borde próximo al barrio de Santa Teresa, y pocas que se puedan considerar aceptables en su rehabilitación.

Otro aspecto que debemos señalar es que, como el poblado se ha encontrado hasta hace muy poco en terrenos de la Vega Baja de propiedad militar, nunca se ha podido edificar en ellos, por lo que está rodeado de

Viviendas deterioradas y abandonadas en espera de comprador





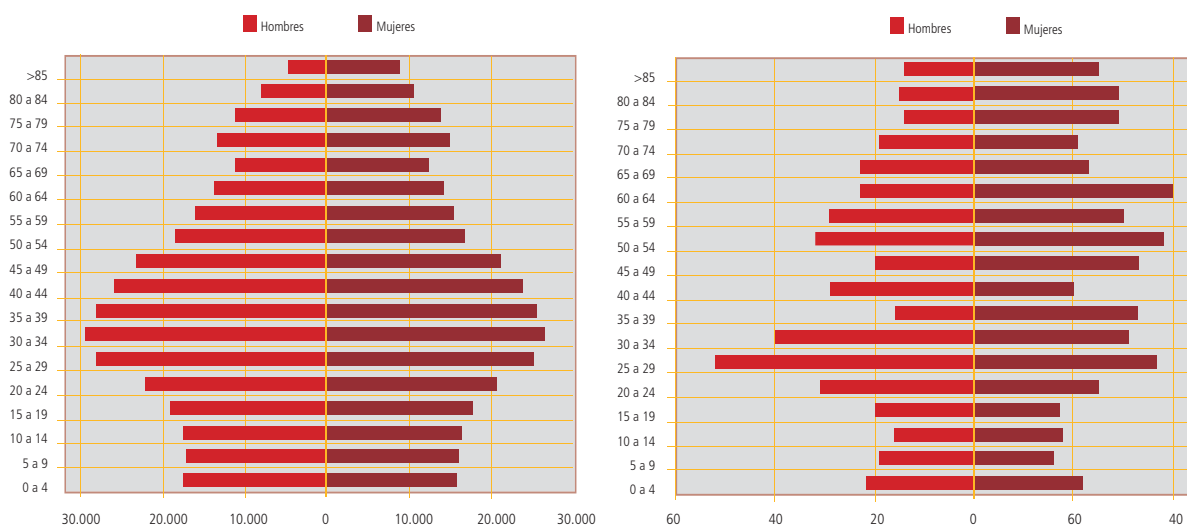
amplios espacios yermos que dan un aspecto aún mayor de abandono al barrio, pero que, sin embargo, los ciudadanos de Toledo han sabido rentabilizar, utilizándolos como estacionamientos espontáneos y, en otros casos, con el asfaltado de amplias parcelas para los mismos fines.

Ante esta situación, en los años 90 se mejoró el aspecto de deterioro del poblado, porque se empezaron a hacer las remodelaciones pertinentes en las viviendas, se acometió la remodelación de la plaza Calera en 1993 y se realizó la urbanización de las avenidas Coronel Baeza y Mas del Ribero. Dichas actuaciones devolvieron de nuevo al poblado el atractivo que tuvo en otros tiempos, viéndose realizado por el entorno de arbolado de sus patios ajardinados y su situación geográfica de proximidad al campus universitario en los terrenos de la antigua Fábrica de Armas.

El cierre de la fábrica estuvo precedido por años de decadencia, que se manifestó en el deterioro que iba sufriendo el poblado, con muchas casas abandonadas por sus deficientes condiciones de habitabilidad, hasta que la fábrica se cierra definitivamente en los años 80. A finales de los años 90, el terreno pasó de manos del Ministerio de Defensa al Ayuntamiento de Toledo por convenio, quien posteriormente, en 1998, lo cedió a la Universidad de Castilla-La Mancha, que rehabilitó los edificios fabriles y ubicó su campus tecnológico. En el año 2000, el Ministerio de Defensa vendió las viviendas a los inquilinos que las habitaban en función de su vinculación con el poblado, ya que antes solamente las habitaban en tanto vivían y trabajaban los obreros en la fábrica. Esta nueva situación va a producir importantes cambios en el Poblado Obrero.

Hoy en día, el barrio se encuentra entre la renovación y el deterioro, con una población envejecida (figuras 2 y 3), que se corresponde con los antiguos trabajadores o sus hijos y familiares que habitan las viviendas más antiguas, y los nuevos propietarios, que remodelan o prácticamente construyen *ex-novo* las viejas viviendas adquiridas. La realidad actual muestra al barrio rodeado por las nuevas viviendas de los barrios que se han desarrollado con la expansión urbana de Toledo. El futuro se muestra algo incierto y preocupante, ya que se ve ame-

Figuras 2 y 3. Pirámides de población de Toledo y del Poblado Obrero. (Fuente: Padrón Municipal. 2007)



nazado por bloques de viviendas que se pretenden construir en estos terrenos de acuerdo con las propuestas del POM de 2007, lo que hace que su situación en el momento actual sea muy crítica, teniendo como único elemento que da cohesión al barrio la escuela primaria, al haber desaparecido el campo de fútbol que tenía.

El Poblado Obrero en los Planes de Ordenación Urbana

La Vega Baja de Toledo ha sido desde mediados del pasado siglo XX objeto de deseo como espacio para el desarrollo urbano de la ciudad. Ya en el Plan General de Ordenación Urbana de 1964 se preveía en ésta la construcción de dos barrios para 13.000 habitantes cada uno, planificando uno de ellos sobre el Poblado Obrero, con 2.400 viviendas unifamiliares en 43,19 Ha. Dicho proyecto no se pudo ejecutar por estar los terrenos necesarios adscritos a la Fábrica de Armas, perteneciente al Ministerio del Ejército.

El plan vigente todavía (PGOU de 1986) es producto de la revisión del plan de 1964, adaptado al texto refundido de la Ley del Suelo de 1976. La revisión se produce ante la situación caótica que presentaba Toledo a finales de los años 80, con un plan ejecutado, sin suelo urbanizable programado para crecer. En la Fábrica de Armas el plan no prevé actuación que modifique la situación existente, manteniendo el uso industrial en la propia fábrica y permitiendo un uso residencial con baja densidad en el resto que posibilite la creación de una zona residencial de baja altura.

De las veinte modificaciones presentadas al Ayuntamiento, once fueron aprobadas; la modificación número 16 se refiere al "Área del Poblado Obrero-Fábrica de Armas", cuyo promotor es la Gerencia de Infraestruc-

tura de Defensa, que tuvo la aprobación definitiva el 21 de octubre de 1998 (POM Documento Previo, p. 60). La modificación tiene por objeto legalizar la situación de hecho en la que se encuentra el Poblado Obrero de la antigua Fábrica Nacional de Armas. El PGOU de 1986 incluye la mayor parte del poblado en suelo urbanizable no programado, cuya delimitación coincide con la UU nº 27 denominada “Vega Baja”.

Posteriormente y ante la nueva situación creada en el año 2000, cuando los usuarios de las viviendas pudieron adquirir la propiedad de las mismas al Ministerio de Defensa, el 8 de noviembre de 2001 se aprueba y publica en el B.O.P. de Toledo el *Plan Especial de Reforma Interior del Poblado Obrero*, que abarca un total de 74.069 m² dentro de la UU nº 27 y que contiene 150 viviendas sobre un total de 15 parcelas. Dicho P.E.R.I. pretende dotar al poblado de unas normas sencillas que permitan su desarrollo ordenado, a través de un planeamiento que regule los usos del suelo, sus actividades y sus aprovechamientos urbanísticos. El suelo que abarca este P.E.R.I. está clasificado como urbano y los usos autorizados serán: residencial con vivienda unifamiliar de tipología aislada o pareada; escolar o docente; reserva de infraestructuras; viario y aparcamiento; y zona verde y espacios libres. En el desarrollo de este P.E.R.I. se deberán respetar las alineaciones, tanto en las líneas de cerramiento como en líneas de edificación. Del mismo modo, se deben mantener los invariantes constructivos de la zona, especificando que toda edificación que se amplíe, reforme o construya deberá no desentonar del conjunto y sus fachadas deberán estar acabadas en color blanco y las cubiertas deberán ser a dos aguas con cubierta de teja, similar a la existente. No se podrán construir porches y los cerramientos de las parcelas de no más de 1,80 metros de altura deberán ser idénticos a los existentes, con un muro de fábrica encalado en blanco formando pilastras con enrejado entre éstas. No se permiten las obras de sustitución en las parcelas residenciales existentes, a excepción de la existencia de una ruina declarada. Solamente se permiten obras de nueva planta en las dos parcelas residenciales que se encontraban vacantes en ese momento, por lo que no se permite la construcción de nada más que dos nuevas viviendas de no más de una planta.

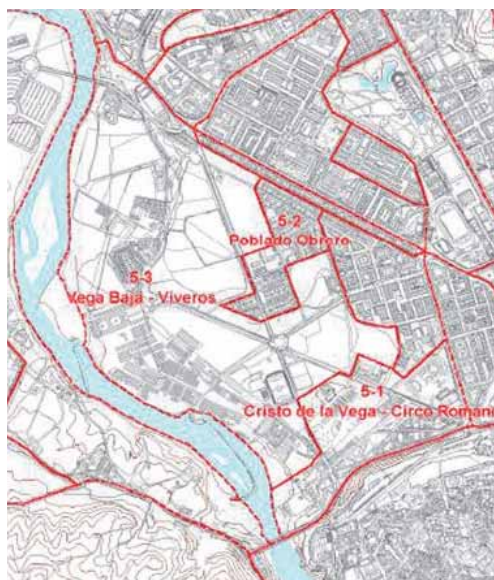
El futuro del Poblado Obrero y el POM de Toledo de 2007

El reciente Plan de Ordenación Municipal aprobado en Toledo el 26 de marzo de 2007 incluye al Poblado Obrero en la unidad urbanística UU-5 llamada “Vega Baja-Universidad-Viveros-Poblado Obrero”. Dentro de esta unidad se distinguen tres áreas: sector del Cristo de la Vega y Circo Romano; el Poblado Obrero (UA 30); y Vega Baja-Viveros, que ocupa los terrenos antes pertenecientes a la Fábrica de Armas (figura 4).

De acuerdo con el diagnóstico del POM, el estado de conservación de la mayoría de las viviendas del Poblado Obrero es bueno, señalando alguna semi-abandonada en la avenida Maestros Espaderos. En el entorno de esta subunidad hay, por otra parte, mucho suelo sin uso, lo que imprime un cierto aspecto de abandono, aunque, como ya indicábamos antes, algunos solares son usados como estacionamiento. La zona carece totalmente de usos comerciales, pero dispone de equipamientos educativos.

El sector estaba constituido por parte de suelo urbano y parte de suelo urbanizable no programado de acuerdo al PGOU de 1986, habiendo pasado a ser urbano en su totalidad mediante la modificación puntual nº 11, actualizada y reformada mediante la más reciente nº 20, que ordena detalladamente la zona predomina-

UU-5 "Vega Baja-Universidad-Viveros-Poblado Obrero". (Fuente: POM, 2007: 42)



Avance de la propuesta que afecta al Poblado Obrero. (Fuente: POM, 2007: 49)



temente residencial de Vega Baja. Como planeamiento de desarrollo, existe el P.E.R.I. del Poblado Obrero que hemos descrito.

El POM considera que el Poblado Obrero, por su tejido minimalista de baja densidad y la tipología del viario interior –de difícil integración en una morfología de ensanche denso residencial– y la muralla de viviendas unifamiliares en hilera entre las avenidas Coronel Baeza y Barber, constituye un obstáculo para una ordenación integral del sector Vega Baja, de acuerdo a un concepto de ensanche moderno residencial, de media densidad, en coherencia con el entorno. En la estructura resultante del ensanche, el POM propone que debe estudiarse la remodelación del Poblado Obrero, sin la cual parece muy difícil cumplir los objetivos urbanísticos de ordenación y conexión. Particularmente importante resulta la posibilidad de continuar los ejes viarios y la banda de centralidad atravesando parte del actual poblado, para conseguir conectar con algunas de las vías que comuniquen con la zona noroeste de la ciudad y que, a través del parque de las Tres Culturas y avenida Europa, lleguen hasta la avenida Madrid (figura 5).

Conclusiones

El Poblado Obrero de Toledo, tradicionalmente unido a la existencia de la Real Fábrica de Armas, creemos que no goza actualmente de su mejor momento, ya que en él se han dejado sentir el paso del tiempo y los acon-

tecimientos que se han ido desarrollando, como el cierre de la propia fábrica. Podríamos decir que se encuentra en una situación difícil y crucial para su futuro, pues aunque se encuentra protegido por la figura de planeamiento de un P.E.R.I., hemos podido observar cómo las nuevas remodelaciones de viviendas no cumplen con lo ordenado en dicha normativa. El futuro desarrollo urbano de los terrenos de la Vega Baja que rodean al poblado, expuesto en el POM aprobado en 2007, sin duda tendrá su repercusión en el poblado, ya que se encuentra amenazado por los viales propuestos, que han de atravesarlo para conectar la Vega Baja con el noroeste de la ciudad, y por la especulación urbanística, que hará que los numerosos bloques que se pretende construir puedan llegar a rodear y ahogar la vida de un barrio que posee uno de los mejores emplazamientos de la ciudad, con unas vistas incomparables sobre el casco histórico.

El futuro desarrollo urbano de la Vega Baja puede que no se vea nunca realizado, ya que los terrenos donde se preveía la construcción de unas 1.300 viviendas han sido declarados B.I.C. al haberse encontrado en ellos, en las excavaciones arqueológicas pertinentes, numerosos restos del pasado visigodo de la ciudad. Existe, por tanto, un proyecto de crear un parque arqueológico, lo que conseguiría preservar a toda esa zona de la presión edificatoria y de la congestión del tráfico.

Bibliografía

CAMPOS ROMERO, M^aL. (2004): "La antigua Real Fábrica de Armas de Toledo hoy campus universitario de la Universidad de Castilla-La Mancha", en VV.AA., *Obras Públicas en CLM. Urbanismo y Ordenación del Territorio*, Ministerio de Fomento, Junta de Comunidades de CLM y Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, pp. 224-227.

CAMPOS ROMERO, M^aL. y ESCUDERO GÓMEZ, L.A. (2007): "Planificación urbana de Toledo y crecimiento en áreas de protección. Las vegas del Tajo", en *Homenaje al profesor José Manuel Casas Torres*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, pp. 397-414.

CAÑIZARES RUIZ, M^aC. (2000): *El proceso de urbanización de la ciudad de Puertollano*, Ciudad Real, Diputación Provincial de Ciudad Real, Biblioteca de Autores Manchegos (BAM).

CRONIN, J.E. (1983): "Labor Insurgency and Class Formation: Comparative Perspectives on the Crisis of 1917-1920 in Europe", en Cronin, J.E. y Siriani, C. (eds.), *Work, Community and Power. The Experience of Labor in Europe and America, 1900-1925*, Filadelfia, Temple University Press.

OYÓN BAÑALES, J.L. (2003): "Historia urbana e historia obrera: Reflexiones sobre la vida obrera y su inscripción en el espacio urbano, 1900-1950", *Perspectivas Urbanas / Urban perspectives*, 2: 1-29

PERIS SÁNCHEZ, D. (2002): *El edificio Sabatini en la Fábrica de Armas de Toledo*, Cuenca, Universidad de Castilla-La Mancha.

PORRES MARTÍN-CLETO, J. (1973): *Historia de las calles de Toledo*, Toledo, IPIET, Diputación Provincial de Toledo.

RAMÍREZ MADRID, L.F. (1992): *1942-1992. 50 Años de historia de la industria*, Puertollano, Ayuntamiento de Puertollano.

VV.AA. (1998): *Conmemoración del 50 aniversario de la fundación del Poblado Obrero de la Fábrica de Armas de Toledo*, Toledo.

CAPÍTULO XXVII

EL ASALTO URBANÍSTICO A LAS FRONTERAS DE LOS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

Carmen Delgado Viñas

Introducción



El trabajo de investigación sobre el que se sustenta este capítulo tiene como finalidad analizar algunos de los efectos que produce sobre el territorio el crecimiento urbanístico reciente, basado en un modelo urbano extensivo y disperso y, en consecuencia, altamente depredador de los recursos.

Aunque a primera vista pudiera parecer paradójico, los Espacios Naturales Protegidos, que por principio legal no son urbanizables, no están libres de sufrir los efectos de lo que, acertadamente, se viene calificando como "urbanismo salvaje"¹. Coincidiendo con la celebración del III Congreso Mundial de las Reservas de la Biosfera, la organización Ecologistas en Acción ha expuesto el riesgo que supone el urbanismo insostenible para la conservación de estos espacios considerados por la UNESCO como áreas en las que demostrar las relaciones armoniosas del ser humano con su entorno y promover el desarrollo sostenible².

Sin embargo, según la citada organización, en la mayor parte de las 38 áreas que forman la Red de Reservas de la Biosfera en España, los proyectos urbanísticos, previstos o en ejecución, están causando graves daños. La Fundación Alternativas, en el estudio titulado *Urbanismo y Democracia, alternativas para evitar la corrupción*, publicado a mediados de 2007, hace una denuncia similar. Resulta difícil entender que las *fronteras legales* de los Espacios Naturales Protegidos sean tan vulnerables para la especulación urbanística.

En otros lugares he abordado la relación entre este modelo urbanístico y los instrumentos de ordenación y planeamiento (Delgado, 2007 y 2008); ahora, partiendo del interrogante sobre si los instrumentos de protección constituyen *fronteras legales* eficaces para impedir la urbanización de los Espacios Naturales Protegidos españoles, me propongo acometer específicamente el análisis de la presión urbanizadora que están soportando estos espacios, a fin de dilucidar las formas y las fórmulas que está adoptando el acoso inmobiliario a las áreas teóricamente excluidas de urbanización.

1. Como afirma uno de los últimos informes de Ecologistas en Acción, "este tsunami urbanizador arrasa con todo... *La declaración de espacio natural protegido ya no es garantía de supervivencia*, los gobiernos autónomos modifican los límites y revisan la normativa..." (la cursiva es de la autora). *Informe Banderas Negras 2007. Metástasis costera*.

2. Ecologistas en Acción, 06/02/2008.

Para realizar este análisis, y obligada sobre todo por la escala escogida, la estatal, he utilizado como documentos fundamentales los informes elaborados por diferentes organismos oficiales (Observatorio de la Sostenibilidad en España) y organizaciones no gubernamentales (Fundación Alternativas, Greenpeace, Ecologistas en Acción, etc.), los datos emanados de las instituciones administrativas públicas (ministerios de Medio Ambiente y Fomento, INE), la legislación y normativa promulgada sobre este asunto (leyes estatales, autonómicas y PORNs) y la prensa periódica de difusión nacional y regional. En este sentido, quiero resaltar que la información proporcionada por diferentes medios de comunicación, oportunamente contrastados entre sí y con los datos cuantitativos y cualitativos de los informes y organismos antes mencionados, ha sido un instrumento esencial para conocer con más detalle los casos analizados, para hacer su seguimiento evolutivo en el tiempo y para saber cuáles son las posturas y las reacciones de los ciudadanos ante estas situaciones. A partir de la documentación mencionada, he procedido al estudio comparativo de los casos más expresivos, ordenándolos y clasificándolos para llegar al establecimiento de tipologías y a la extracción de las conclusiones pertinentes.

Urbanización versus protección

El reciente informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), titulado *Urban sprawl in Europe - The ignored challenge (La expansión urbana descontrolada - Un desafío que Europa ignora)*, muestra que muchos problemas medioambientales del continente tienen su origen en el imparable avance de la expansión urbana descontrolada. Según ese informe, más de una cuarta parte del territorio de la Unión Europea está ya urbanizada. Además, entre 1990 y 2000 se construyó en Europa una superficie superior a 800.000 ha, una extensión que multiplica por tres el territorio de Luxemburgo, de manera que, si se mantiene esta tendencia, la superficie urbanizada se duplicará en poco más de un siglo.

El Observatorio de la Sostenibilidad en España (OSE) ha publicado en 2006 otro informe bajo el título *Cambios de ocupación del suelo en España: implicaciones para la sostenibilidad* en el que aporta el dato de que la superficie de suelo artificial ha pasado de 814.150 ha en 1987 a 1.054.316 ha en 2000, lo que representa un incremento de 29,5%. El informe atribuye la responsabilidad al "aumento desmedido de las viviendas proyectadas por año [que] se enmarca dentro de una expansión extraordinaria del mercado inmobiliario que ha multiplicado por seis su volumen en diez años".

El informe *Sostenibilidad en España 2007*, también del OSE, afirma que entre 1998 y 2006 se han construido casi 5,5 millones de nuevas viviendas, un 58% más que los casi 3,5 millones de hogares creados en el mismo periodo de tiempo. La elaboración de los datos proporcionados por el Ministerio de Fomento nos permiten añadir que en todo el territorio español se han concedido licencias para construir casi 7 millones de viviendas entre 1990 y 2007, ambos inclusive, que representan algo más del 40% del parque viviendas censado en 1991; según los mismos datos, la construcción de ese ingente número de viviendas ha consumido 1.379.695 miles de m² de superficie.

El sector de la construcción ha estado batiendo records durante casi diez años, de 1997 a 2007, y esta circunstancia se ha traducido en una difusión territorial incontrolada del parque inmobiliario que ha sido, sin

duda, uno de los principales instrumentos de urbanización del espacio rural y natural, protegido o no, de una forma directa, pero también indirectamente, a través de la construcción de las infraestructuras y equipamientos de todo tipo con que se está dotando a las nuevas áreas urbanizadas. A estos procesos hay que sumar algunas actividades que suponen un gran impacto sobre el territorio por las implicaciones urbanísticas asociadas, como es el caso de los campos de golf.

Como se insistía ya en el informe del OSE de 2006, los desarrollos urbanísticos sin una adecuada planificación están afectando principalmente a las zonas litorales, además de los crecientes impactos en las zonas de montaña, donde se lleva produciendo en los últimos años un crecimiento acusado del número de segundas residencias.

En otro orden de cosas, y tomando también como referencia los informes anuales del OSE, tanto el número de Espacios Naturales Protegidos como la superficie protegida total han aumentado significativamente durante los últimos años, hasta el punto de que en 2007 se contabilizan 1.117 Espacios Naturales Protegidos que ocupan 5,1 millones de ha (10,2% de la superficie de España), si bien, muchos de ellos aún están pendientes de tener las oportunas herramientas de planificación y gestión (PORNs y PRUGs).

Esta expansión, aparte de las motivaciones estrictamente conservacionistas, responde al interés por hacer de los Espacios Naturales Protegidos un motor de desarrollo territorial (Voth, 2007); lo que entra en contradicción aparente con la agresión continua que sufren esos mismos espacios y con el hecho de que la conservación de la naturaleza sea percibida, o presentada por sectores interesados, como un obstáculo al desarrollo.

Hace aproximadamente un año, un medio de comunicación nacional se hacía eco de la presión que sufren los Espacios Naturales Protegidos, en el contexto de la denuncia mediática y política, durante la precampaña de las elecciones municipales, del urbanismo "salvaje" y "depredador". En la introducción del artículo se ponía, a mi entender, el dedo en la llaga al señalar las motivaciones, sugerir los mecanismos de desprotección utilizados y apuntar la justificación, esgrimida hasta la saciedad, para encubrir las verdaderas motivaciones³. Los casos que aporta el informe como ejemplo corresponden a diferentes figuras de protección, representan diversas formas de agresión y distintos procedimientos de actuación y se distribuyen por todo el territorio español, tanto en el interior como en el litoral, con preferencia de esta segunda localización. Aunque la relación no es exhaustiva y el número de los casos reales multiplica varias veces el de los expuestos, la selección resulta muy acertada, incluso desde un enfoque taxonómico. Si bien, en este aspecto, se hace necesario advertir que el establecimiento de una tipología clara y precisa se enfrenta con grandes dificultades ya que, en la mayoría de los casos, se superponen y

3. "Al menos 10 parques naturales españoles se ven acechados por el urbanismo [...] los promotores inmobiliarios han puesto sus ojos en estos parajes como valor añadido a un turismo [...] Las organizaciones ecologistas sostienen que estos proyectos no encuentran el freno que deberían por parte de las Administraciones públicas, e intentan pararlos en los tribunales [...] Los Gobiernos de las comunidades autónomas que los han autorizado y las empresas constructoras interesadas en ellos alegan en muchos casos que este nuevo modelo de urbanismo es una forma de luchar contra la despoblación que viven muchas zonas rurales en España". "El urbanismo depredador. El ladrillo cerca 10 parques naturales", *El País*, 05/03/2007.

entremezclan distintas fórmulas de actuación para suprimir o rebajar la protección y para eliminar el carácter de no urbanizable del suelo de los espacios protegidos.

Desprotección por ley

Comunidades Autónomas como Murcia, las Islas Baleares o Castilla y León han desprotegido por ley, sin justificación de peso ni exposición pública, decenas de miles de hectáreas de suelo del interior de áreas naturales protegidas con el objetivo de facilitar la urbanización de estos terrenos.

El caso más espectacular es el de la Región de Murcia, donde la modificación de la Ley 1/2001 del Suelo supuso la desprotección de unas 15.000 ha, la mayor parte en terrenos litorales entre Cartagena y Águilas, que el gobierno autonómico anterior había clasificado como Espacios Naturales Protegidos y que se convirtieron automáticamente en suelos urbanizables.

En realidad, hay quienes interpretan, con bastante verosimilitud, que la desprotección de tales espacios no fue más que el primer paso de una larga secuencia que ha desembocado en varios proyectos urbanísticos, entre ellos el de Marina de Cope, uno de los planes urbanísticos que se han visto más beneficiados por la desprotección.

El proyecto de Marina de Cope, declarado por el gobierno murciano como una Actuación de Interés Regional, tiene como objetivo la construcción de una nueva ciudad entre los municipios de Lorca y Águilas, a imagen y semejanza de Marina d'Or, el *resort* de Oropesa del Mar (Castellón). Considerado como el más monstruoso del litoral mediterráneo, el proyecto de Marina de Cope afecta a más de 2.156 ha situadas sobre 6 km de costa virgen, de las que 1.843 ha corresponden al área desprotegida en 2001. Unas 700 ha de este territorio son terrenos considerados Lugares de Interés Comunitario, previamente integrantes del Parque Regional Cabo Cope y Puntas de Calnegre, descatalogados en 2001. En este territorio se pretende construir a lo largo de 15 años un complejo de 9.000 viviendas, 22 hoteles con 20.000 plazas, 5 campos de golf, un campo de críquet, un club hípico, un estadio de fútbol, un centro cívico, un centro de alto rendimiento de gestión privada con 10 campos de fútbol, un velódromo y 10 pistas de tenis, una marina de 28 ha con 2.000 puntos de amarre e, incluso, una desalinizadora propia, ya que se calcula que las necesidades de suministro de agua ascenderán a unos cinco hm³ anuales; en contrapartida, se afirma que en este complejo se dará empleo a 3.000 trabajadores.

La asociación Prolitoral, que agrupa a Ecologistas en Acción, la Asociación de Naturalistas del Sureste y una asociación de vecinos, recurrió al Tribunal Superior de Justicia de Murcia la modificación de la normativa. Al procedimiento se sumó el 17 de noviembre de 2006 el abogado del Estado, lo que significa que el gobierno central también se opone a la desprotección.

La mencionada Ley del Suelo de 2001 derogó también la Ley de Protección y Armonización de los Usos del Litoral del Mar Menor; se abrieron así las puertas para la urbanización de toda la superficie situada al sur del Mar Menor, que ya ha propuesto el Ayuntamiento de Cartagena en el avance del nuevo PGOU. Este plan clasifica como suelo urbanizable una zona protegida que debería ser suelo no urbanizable, y despreca totalmente el *status* de protección otorgado a la laguna y a los humedales (ZEPA, LIC, ZEPIM, Ramsar).

Uno de los proyectos más controvertidos en esta área, en el término de Cartagena, es el Plan Parcial Novo Carthago, que plantea la realización de una de las mayores urbanizaciones del litoral de la región. El proyecto de Novo Carthago abarca 567 ha y prevé la construcción de unas 10.000 viviendas, varios hoteles con 1.500 plazas, amplias zonas deportivas y de esparcimiento y 2 campos de golf de 18 hoyos, con una inversión aproximada de 1.000 millones de euros. Cuando se realizó la presentación del proyecto, en junio de 2003, el suelo que abarcaba la promoción era no urbanizable y una parte poseía diversos grados de protección; tal era el caso del espacio natural del Saladar de Lo Poyo, ubicado dentro del Espacio Protegido de los Espacios Abiertos del Mar Menor. El PORN, cuya tramitación se inició en 1998, proponía mantener la protección para la zona de uso intensivo y paisaje agrario. Sin embargo, en junio de 2003, el mismo mes que se presentaba el proyecto urbanístico, se expuso en información pública un nuevo PORN en el que se admitía la posibilidad de urbanizar los terrenos agrícolas de Novo Carthago. Inmediatamente después, la Fiscalía del Tribunal Superior de Justicia de Murcia abrió de oficio diligencias sobre la recalificación de terrenos y la aprobación del proyecto de Novo Carthago⁴.

Esta intrusión en el espacio protegido sirvió de precedente para otro proyecto en Lo Poyo que se apoya en la recalificación realizada en enero de 2000 por el Ayuntamiento de Cartagena, con el beneplácito del gobierno autonómico, para construir una urbanización con campo de golf en la zona. El asunto llegó al Tribunal Superior de Justicia de Murcia, que dejó sin efecto las resoluciones del gobierno regional por falta de un estudio de impacto medioambiental. Al mismo tiempo, la Unión Europea reclamó la devolución de los créditos Life Nature concedidos para la conservación de los humedales de Lo Poyo y los saladares del Guadalentín por los reiterados incumplimientos del gobierno regional sobre la protección de estos espacios naturales.

Otro caso elocuente es el de La Zerrichera, un proyecto presentado en abril de 2006, en el municipio de Águilas; antes, en 2003, el PGOU había sido modificado para permitir la construcción de más de 4.000 viviendas, un hotel de lujo y un campo de golf, gracias a la recalificación de 2,5 millones de m² de terreno en la finca La Zerrichera en la Sierra de Almenara, una parte de cuyo terreno es un área no urbanizable, ya que está catalogada como ZEPA y LIC integrada en la Red Natura 2000. Motivo este último por el que la oposición decidió pedir a la UE que paralizase el proyecto de urbanización que, además, cuenta con informes contrarios de la Consejería de Medio Ambiente. Previamente, el gobierno de la Región de Murcia había pedido la desclasificación de estos terrenos a la Comisión Europea, que abrió un expediente informativo. Casi al mismo tiempo, el fiscal jefe del Tribunal Superior de Justicia de Murcia se querelló contra cinco cargos del gobierno regional por presuntos delitos de prevaricación, falsedad en documento oficial, negociaciones prohibidas a los funcionarios públicos, tráfico de influencias y cohecho, al aprobar el expediente de reclasificación. Unos meses más tarde, la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Murcia tomó la decisión de paralizar de forma cautelar la resolución del anterior consejero de Obras Públicas del Gobierno murciano.

También en 2004, el ejecutivo murciano aprobó por decreto las Directrices de Ordenación del Litoral, que, además de invadir competencias estatales en materia de Domino Marítimo-Terrestre y Dominio Público

4. *La Verdad*, 11/11/2006, 05 y 06/12/2006.

Hidráulico, clasifican como urbanizable buena parte de la superficie incluida en el Parque Regional de Cabo Cope y Puntas de Calnegre, descatalogada previamente, pese a que dicha disposición está recurrida ante el Tribunal Constitucional. Las Directrices apenas hacen referencia a la Red Natura 2000 e ignoran la normativa de los espacios protegidos por la Ley 4/92, de Ordenación y Protección del Territorio de la Región de Murcia. No se realiza ninguna referencia a los PORNs existentes o aprobados inicialmente, siendo esta ausencia y el no reconocimiento de la prevalencia de los PORN una de sus carencias más graves, por conculcar la legislación básica del Estado.

Una de las últimas actuaciones del gobierno murciano para apuntalar el proceso de desprotección ha sido la presentación, en mayo de 2007, del anteproyecto de Ley de Conservación de la Naturaleza y el Paisaje de la Región de Murcia. De llevarse a cabo este proyecto, desaparecerán 11 de los 19 espacios protegidos existentes en la Región, al tiempo que deja también la puerta abierta a la modificación de los 8 espacios protegidos restantes, ya que se propone la disminución drástica del rango de protección para ellos.

Un modelo similar al murciano ha sido aplicado en las Islas Baleares entre 2003 y 2007. Aunque pueda parecer paradójico, el gobierno balear presidido por el exministro de Medio Ambiente, Jaume Matas, modificó o suprimió algunas de las medidas de protección que el gobierno anterior había puesto en práctica. Entre otras, disminuyó la protección de los espacios naturales, rebajando sus figuras de protección, a raíz de lo cual muchos de ellos se convirtieron en verdaderos "objetos de deseo" para la construcción de nuevas urbanizaciones.

El proceso comenzó por dos Espacios Naturales Protegidos, el parque natural de Cala d'Hort de Ibiza y el de la península de Llevant de Mallorca, que quedaron reducidos sólo a la superficie de las fincas de propiedad pública. En 2003, a través de dos disposiciones adicionales de la Ley de Acompañamiento a los Presupuestos, se desprotegeron unas 22.469 ha del parque de Llevant y del de Cala d'Hort (más del 90% de su superficie), que pasaron a ser urbanizables.

La aprobación de la Ley de Conservación de los Espacios Naturales de Baleares es considerada, asimismo, como un paso más en la rebaja de la protección ambiental generalizada que vivió el archipiélago balear. La fórmula fundamental de desprotección fue la supeditación de los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales a las normativas urbanísticas, en contradicción con la prohibición expresa de la normativa estatal vigente en materia de protección ambiental (Leyes 40 y 41/1997 que modifican la Ley 4/1989)⁵.

Para unos resultados similares, el gobierno de Castilla y León ha utilizado procedimientos algo diferentes.

En Las Navas del Marqués, un municipio situado a 40 km de la capital de la provincia, Ávila, y en el límite con la Comunidad Autónoma de Madrid, se pretendía construir una urbanización de 1.600 viviendas, llamada Ciudad del Golf, sobre unas 210 ha calificadas como ZEPA y LIC. Tras varias acusaciones de prevaricación por parte de algunos grupos ecologistas, el Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León declaró ilegal la recalificación y anuló el proyecto en 2006. Pese a estos dictámenes, el constructor continuó la tala de cerca de 2.500 pinos, hasta que en octubre el alcalde de Las Navas se vio obligado a paralizar las obras.

5. Artículo 19.2. "Los Planes Rectores prevalecerán sobre el planeamiento urbanístico. Cuando sus determinaciones sean incompatibles con las de la normativa urbanística en vigor, ésta se revisará de oficio por los órganos competentes".

El caso de Las Navas del Marqués puede considerarse modélico por la complejidad que presenta el proceso, que se prolonga desde 2001 a 2007, en el que superponen y solapan todo tipo de actuaciones irregulares, ilegales y presuntamente delictivas.

La Ciudad del Medio Ambiente es un proyecto de construcción de un complejo de 800 chalets y un parque empresarial que se pretende levantar en el espacio protegido de Soto de Garray (Soria), perteneciente a la Red Natura 2000. El plan comprende un total de 552 ha (250 de ellas de suelo rústico con la máxima protección), un tercio de las cuales se van a urbanizar y edificar para acoger a cerca de 4.000 personas, que vivirán y trabajarán en las empresas de “alta cualificación” que está previsto que se instalen allí.

A pesar de que se pretendió desconectar el caso de Las Navas del de la Ciudad del Medio Ambiente de Soria, no parece descabellada la hipótesis de que aquél sirvió de referencia para evitar cometer de nuevo en los siguientes los mismos errores que condujeron a su fracaso. En el caso soriano se recurrió a la consideración del proyecto como de interés regional⁶, sin argumentar su justificación, y, en consecuencia, a tramitarlo como proyecto de ley por la vía de urgencia, obviando así la aprobación de los municipios implicados, eliminando la posibilidad de recurso de los ciudadanos particulares afectados y de los colectivos ecologistas y, sobre todo, evitando la intervención de las instancias judiciales que habían abortado el proyecto de Las Navas. Con el agravante añadido de que tal procedimiento se quiere utilizar como precedente de otros similares.

Los dos casos reseñados, aun siendo los más relevantes y conocidos, no son los únicos ejemplos de desprotección legal en la comunidad castellanoleonesa. En el municipio de Santa María del Cubillo, también de la provincia de Ávila, se proyecta la construcción de 2.100 viviendas, divididas en tres planes parciales diferentes, de los cuales sólo hay uno aprobado, el de El Castillo en Campo Azálvaro, que fue denunciado en 2002 ante Bruselas por los ecologistas por situarse en un área con denominación ZEPA y LIC⁷. Similar al anterior es el proyecto del Plan Parcial Lagunilla Golf, en Candelada (Ávila), que contempla la construcción de 1.260 viviendas sobre terrenos situados en una zona ZEPA⁸. En Villanueva de Gómez, un pueblo de 143 habitantes de la provincia de Ávila, se ha autorizado la construcción de una macrounificación con cerca de 7.500 viviendas y un complejo deportivo con 3 campos de golf, a partir de un proyecto “plagado de irregularidades” que implica la destrucción de entre 700 y 800 ha de pinar⁹.

6. Previamente, en diciembre de 2006, el Boletín Oficial de Castilla y León había publicado una, aparentemente nimia, modificación de la Ley de Ordenación del Territorio de Castilla y León por la que se modificaba un artículo para tramitar como leyes “los planes o proyectos regionales de excepcional relevancia para el desarrollo social o económico”; menos de un mes después, el Consejo de Gobierno aprobaba la ley de la Ciudad del Medio Ambiente.

7. El caso ha pasado a la vía penal: el Juzgado de Instrucción nº 2 de Ávila ha citado a declarar a diez personas como imputados por la ejecución de obras ilegales. *Diario de Ávila*, 08/10/2007 y *Áviladigital*, 29/01/2008.

8. *El Norte de Castilla*, 29/12/2006.

9. *El País*, 18/10/2006; *Heraldo de Soria*, 23/10/2006; *Directiva Marco*, 20/10/2006; y *El Norte de Castilla*, 20/10/2007.

Prevalencia real del planeamiento urbanístico sobre la legislación medioambiental

Como se ha expuesto más arriba, el artículo 19.2 de la Ley de Espacios Naturales (añadido en 1997 a la ley vigente desde 1989) establece la prevalencia de los Planes Rectores sobre el planeamiento urbanístico. No obstante, como se ha podido apreciar antes en alguno de los casos expuestos, la práctica real contradice la normativa. En algunos casos, el espacio protegido carece de PORN; en caso contrario, los PORNs son contravenidos con frecuencia a través de actuaciones extralegales e ilegales a diferentes escalas. Y, en última instancia, si los procedimientos anteriores no funcionan porque los tribunales de justicia impiden las actuaciones ilegales, se está empezando a recurrir con bastante frecuencia a la oportuna modificación y adulteración de los PORNs para poder “burlar la ley” desde la más estricta legalidad.

Los espacios naturales del litoral andaluz se encuentran entre los más amenazados por la especulación urbanística y, en particular, el Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar. En los municipios que bordean las 50.000 ha del parque se han proyectado más de 25.000 viviendas, la mayoría de ellas, unas 20.000, en Níjar, una población de poco más de 25.000 habitantes. Los municipios como Níjar y Carboneras, incluidos dentro del parque, han establecido sus planeamientos urbanísticos al margen completamente de las normas ambientales en vigor y del PORN del Parque Natural Cabo de Gata-Níjar, aprobado en 1994, además de tolerar la proliferación de edificaciones ilegales dentro del espacio protegido.

No hace mucho, el Ayuntamiento de Carboneras aprobó una moción en la que pedía que los límites del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar se redujeran a los de 1987; la propuesta, que supondría desproteger unas 6.400 ha de las 9.600 ha que tiene el municipio, fue aprobada por todos los grupos con representación municipal. Afortunadamente, la Consejería de Medio Ambiente no sólo no consideró la petición, sino que, por el contrario, valoró otra en el sentido de ampliar los límites del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar (Almería) hasta Mojácar y Sierra Cabrera, para la que se está tramitando su catalogación como LIC¹⁰.

El caso más emblemático y conocido en este área, aunque no el único ni el de mayor impacto, es, sin duda, el de El Algarrobico, un hotel de 22 pisos y más de 400 habitaciones construido en la playa del mismo nombre, perteneciente al municipio de Carboneras. A pesar de que el PORN declaraba el entorno de la playa como no urbanizable, el plan urbanístico parcial de esta zona, aprobado seis años antes por el Ayuntamiento de Carboneras, incluía la construcción del hotel, incurriendo en contradicción y en otras irregularidades de difícil justificación. El hotel, iniciado a mediados de 2003, era el primer edificio de una gran urbanización cuyo proyecto consistía en la construcción de un complejo de 8 hoteles de lujo, un campo de golf y 1.500 viviendas.

El Juzgado nº 2 de lo Contencioso-Administrativo de Almería declaró la ilegalidad de las obras y decretó su paralización cautelar en febrero de 2006, a pesar de lo cual continuaron y el edificio, prácticamente terminado, sigue en pie sobre la playa por falta de acuerdo entre el Ministerio de Medio Ambiente y la Junta de Andalucía

10. *El País*, 01 y 03/04/2007.

para iniciar las acciones de demolición¹¹. La Audiencia Nacional, en una sentencia dictada el 23 de enero de 2007, confirmó para este paraje del parque natural una franja de servidumbre del tramo de litoral de 100 metros de ancho; además de avalar los criterios del Ministerio de Medio Ambiente, el fallo considera improcedente acordar indemnización¹².

Las tres zonas más amenazadas por el ladrillo en el interior del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar están más protegidas desde febrero de 2008, con la entrada en vigor del nuevo Plan de Ordenación de los Recursos Naturales, que ha elaborado la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y que limita el suelo urbanizable o urbano a 352 ha, el 0,21% del espacio protegido. En esa superficie urbanizable no figurarán las fincas que componen el paraje de El Algarrobo; la zona de La Fabriquilla también dejará de ser urbanizable. El tercer proyecto más ambicioso que se verá paralizado con el nuevo PORN es el de Las Marinas de Aguamarga (350 viviendas y un complejo hotelero de 300 camas que se asentaban sobre un hábitat comunitario de máxima importancia). El documento del plan contempla que estos suelos pasen a ser de "regulación especial", lo que cierra la puerta a las promociones inmobiliarias, a pesar de que cuentan con "derechos" reconocidos en sentencias del Tribunal Supremo.

Menos conocido, pero muy similar al de El Algarrobo, es el caso del hotel Papagayo Arena sobre la misma Playa Blanca en Yaiza (Lanzarote), una isla declarada reserva de la biosfera en su totalidad. El hotel, de 7 alturas y 640 plazas, invade el dominio público y linda con el parque protegido de Los Ajaches. La Fundación César Manrique recurrió la licencia y el 15 de enero de 2007 fue anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Canarias. El Ministerio de Medio Ambiente ha iniciado el trámite para expropiar y derribar el edificio¹³.

En el litoral cantábrico las agresiones urbanísticas a los Espacios Naturales Protegidos son más recientes y se producen a menor escala, pero también están presentes. Sirva como muestra, no excepcional, el caso del Parque Natural de Oyambre, situado en la Marina Occidental de Cantabria, en cuyo interior se proyectó la construcción de una urbanización que ocuparía 72 ha y que constaba de un campo de golf, 350 chalets y un hotel de lujo. El Ayuntamiento de San Vicente de la Barquera concedió las pertinentes licencias y autorizó el Plan Parcial Santa Marina en el marco de sus Normas Subsidiarias, redactadas en 1999 a partir del Plan Especial de Oyambre, aprobado en 1998 por la Comisión Regional de Urbanismo de Cantabria. Contra dicho acuerdo interpuso recurso contencioso-administrativo la Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria (ARCA) ante el Tribunal Superior de Justicia de Cantabria, que lo estimó por sentencia de 20 de octubre de 2001. Finalmente, el Tribunal Supremo confirmó en 2003 los sucesivos fallos del TSJC y declaró ilegal el Plan Parcial, después de

11. El Ministerio de Medio Ambiente calcula que la expropiación de la zona de servidumbre ocupada por el hotel de El Algarrobo costará entre 30 y 40 millones de euros, pero la empresa constructora, Azata del Sol, demanda 300 millones.

12. *La Opinión de Málaga*, 04/03/2008.

13. La Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente ha iniciado el procedimiento de expropiación al considerar que el hotel invade el dominio público marítimo-terrestre, la primera línea de playa que, según la Ley de Costas de 1988, es intocable. *El País*, 17/03/2008.

haber anulado sucesivamente el Plan Especial de Oyambre y las Normas Subsidiarias del Ayuntamiento de San Vicente de la Barquera¹⁴.

Adulteración e ignorancia del planeamiento ambiental

En marzo de 2006 la Junta de Castilla y León modificó (Decreto 13/2006) el Decreto 140/1998 por el que se aprobaba el Plan de Ordenación de Recursos Naturales de Fuentes Carrionas y Fuente Cobre-Montaña Palentina. Esta reforma dio luz verde a la presentación del proyecto preexistente de construcción de la estación de esquí de San Glorio, que comprende actuaciones en unas 1.500 ha, sobre la cota de los 2.000 m, en las que se estima que podrían habilitarse unos 80 km de pistas para 30.000 esquiadores por hora¹⁵. Se trata de un proyecto que afectará a lugares de la Red de Espacios Naturales de Castilla y León amparados por la Red Natura 2000 y por el Plan de Recuperación del Oso Pardo; además, la estación se situará a muy poca distancia del límite del Parque Nacional de Picos de Europa.

Contra el proyecto se manifestaron claramente varias organizaciones ecologistas y de defensa de las montañas aglutinadas en la Plataforma en Defensa de San Glorio, que ha presentado una queja ante la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo argumentando que el proyecto se ha puesto en marcha sin la imprescindible evaluación de impacto ambiental¹⁶. En diciembre de 2007 el Defensor del Pueblo ha emitido un informe en que se manifiesta en contra de la modificación del PORN y ha sugerido la derogación del decreto de reforma¹⁷. Como respuesta, el 8 de febrero de 2008, la Junta de Castilla y León ha anunciado que la futura estación es un Proyecto de Interés Regional, con la intención de facilitar su tramitación como ley, al igual que el proyecto de Soto de Garray, con el argumento de que San Glorio traerá prosperidad a la zona.

El recurso a la figura del Proyecto de Interés Regional ha sido utilizado también por la Junta de Extremadura para facilitar la realización de un gran complejo residencial y turístico ubicado en un islote del pantano de Valdecañas, en el noreste de la provincia de Cáceres. El complejo, denominado miméticamente "Marina Isla de Valdecañas" (el Marina d'Or de Cáceres), comprende una playa artificial, pistas deportivas, un hotel de cuatro estrellas, un balneario y una urbanización de 300 viviendas, además de un puerto náutico. Para su realización, fue precisa la recalificación como urbanizables de los terrenos de suelo no urbanizable de una ZEPA y proceder a

14. *El Diario Montañés*, 03/03/2007, 08/04/2007 y 01/05/2007. Transcurridos 20 años desde la entrada en vigor de la ley por la que se declaró Oyambre como Parque Natural, aún no se ha aprobado el pertinente PORN. Recientemente se ha anunciado su aprobación lo largo de 2008. *El Diario Montañés*, 31/10/2007.

15. Página web del proyecto: [<http://www.sanglorio.net/>].

16. *El Norte de Castilla*, 04/10/2007.

17. Nº expediente: 05013126. El Defensor del Pueblo, registro de salida 03/12/07 - 07063405 y *El Norte de Castilla*, 18/12/2007.

la reducción de caudales del río Tajo en 5 km, entre las provincias de Toledo y Cáceres, para facilitar el desarrollo de las obras¹⁸.

La política de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad de Madrid también ha favorecido la desprotección a través de varios mecanismos.

Por una parte, todos los Espacios Naturales Protegidos han visto sustancialmente reducidos sus presupuestos en los últimos años. Por otra, se han promulgado leyes cuyo cumplimiento puede obstaculizar la inspección y el control de las infracciones urbanísticas sobre los espacios protegidos. Tal es el caso de la Ley de Medidas Urgentes de la Comunidad de Madrid, en vigor desde finales de julio de 2007, que ha sido denunciada por los agentes forestales madrileños ante el Parlamento Europeo.

En tercer lugar, se han promovido grandes proyectos de infraestructuras a través de los Espacios Naturales Protegidos, como es el proyecto de cierre norte de la M-50, que dañaría gravemente zonas del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares que cuentan con la máxima protección, o el desdoblamiento de la carretera M-501, que ha sido objeto de la apertura por parte de la Comisión Europea de un procedimiento sancionador por incumplimiento flagrante de la normativa ambiental comunitaria.

El Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, por otra parte, es una zona que debe entrar a formar parte del futuro Parque Nacional de la Sierra de Guadarrama, cuyo PORN fue elaborado de acuerdo con el Plan Director de Parques Nacionales, presentado al público en febrero de 2006 y aprobado por la Comisión de Medio Ambiente de la Asamblea de Madrid en noviembre de ese año. Pero el Consejo de Gobierno madrileño aún no ha aprobado el PORN, alegando que el Ministerio de Medio Ambiente publicó en 2007 la nueva Ley de Parque Nacionales, lo que obligó a revisar y adaptar el PORN, lo que se está haciendo en estos momentos, según la Consejería.

El gobierno vasco ha aprobado un decreto modificando el Plan Rector de Uso y Gestión de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai, por el que se permitiría la construcción en algunos sectores (barrio de Kanala). El decreto está recurrido por Ekologistak Martxan y ha sido declarado nulo por el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, pero la sentencia ha sido recurrida por el gobierno vasco y está pendiente del Tribunal Superior.

Uno de los casos recientes más llamativos ha sido la reclasificación de medio millón de metros cuadrados del Parque Natural de Los Alcornocales (Cádiz), avalada por la Consejería de Medio Ambiente, que declara "viable" la construcción de una urbanización de 200 viviendas unifamiliares, un hotel y un centro geriátrico en terrenos que hasta ahora estaban protegidos. Todo se enmarca dentro del PGOU de Prado del Rey, que planea urbanizar dos millones de metros cuadrados junto al parque natural en los que se construirán un campo de golf y 845 viviendas¹⁹.

18. Ecologistas en Acción, 09/08/2007.

19. *Quercus*, 2002, 192: 52-53 y *La Voz Digital*, 31/10/2007. Véase también el informe de Ecologistas en Acción sobre las reservas de la biosfera españolas publicado el 6 de febrero de 2008.

Ecologistas en Acción ha elevado una queja a la UE por la construcción de una urbanización en Sierra Almagrera, Los Pinos y El Aguilón, un espacio catalogado como Lugar de Interés Comunitario (LIC) y situado en el municipio almeriense de Pulpí. Según los ecologistas, el complejo, denominado Mundo Aguilón, supone el incumplimiento del derecho comunitario por parte del Ayuntamiento y las Consejerías de Vivienda y Ordenación del Territorio y de Medio Ambiente. La urbanización de Mundo Aguilón incluye un campo de golf de 18 hoyos, 2.548 viviendas y un hotel y supondrá el desarrollo de una superficie total de unas 200 ha ubicadas sobre un LIC²⁰.

Acoso a los entornos de los espacios protegidos

Otra fórmula de agresión urbanística contra los Espacios Naturales Protegidos es la formación de cinturones de terrenos edificados que los asfixian, impidiendo la existencia de las imprescindibles áreas perimetrales que ejerzan la función de territorios con efecto amortiguador de impactos. El peligro es aún mayor porque se trata de franjas de terreno que prácticamente carecen de instrumentos de protección.

Los 14 municipios que rodean el Parque Nacional de Doñana también tienen previsto un fuerte crecimiento; varios planes urbanísticos proyectan la construcción de 48.174 casas en sus bordes, de modo que las viviendas en torno a Doñana podrían pasar de 105.440 a más de 153.400 en poco más de diez años²¹.

Las construcciones cercan también al parque natural más grande de España, el de Cazorla. Sus 23 municipios proyectan unas 7.200 viviendas (1.975 dentro de los límites del espacio protegido) en una de las comarcas más despobladas de España.

Uno de los casos que mayor impacto mediático ha tenido en los últimos tiempos ha sido el de la construcción en el municipio de Piélagos (Cantabria) de la urbanización "Costa Verde", de 400 viviendas, ubicada en el entorno del monte de La Picota, que forma una unidad paisajística y ecológica con el Parque Natural de Liencres. El Ayuntamiento de Piélagos, sobre el que ya recaían cuatro sentencias de derribo de otras tantas urbanizaciones, aprobó en marzo de 2004 el Plan Parcial del Alto del Cuco, inmediatamente antes de que se aprobara definitivamente el Plan de Ordenación del Litoral (POL) que protegía como área de interés paisajístico los terrenos que eran objeto del plan parcial²². En respuesta a los recursos interpuestos por la asociación ecologista ARCA y el gobierno de Cantabria, el Tribunal Superior de Justicia de Cantabria, basándose en un informe pericial que calificaba a la urbanización de "intervención traumática", emitió a principios de abril de 2007 una sentencia de anulación del Plan Parcial del Alto del Cuco "por su impacto brutal sobre el paisaje" y por vulnerar la Ley del Suelo de Cantabria.

20. *El País*, 19/04/2007.

21. "Doñana morirá si la cercan de edificaciones...". *El País*, 12/03/2007.

22. *El País*, "Monte rebanado para chalets", 31/12/2006. Una detallada descripción del complejo proceso puede leerse en *El Diario Montañés*, 09 y 24/02/2007, 03/04/2007 y 05/04/2007.

El Ayuntamiento de Castelló d'Empuries (Girona) pretende recalificar el 23% de suelo no urbanizable bajo el amparo de una disposición incluida expresamente en el Plan Territorial del Ampurdán.

El PGOU que ha aprobado inicialmente el Ayuntamiento contempla la ampliación de 246 ha de suelo apto para urbanizar, superficie que se amplía en su mayor parte por la recalificación de suelo no urbanizable. De llevarse a cabo, este planeamiento urbanístico añadiría más presión sobre el Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà.

La expansión de la macroubanización Marina d'Or, en Oropesa del Mar (Castellón), se sitúa junto a un parque natural, el de Prat de Cabanes-Torreblanca, que no cuenta con un "colchón" que impida que se estén construyendo edificios junto al límite del parque.

El Ayuntamiento de Elche ha aprobado un plan parcial que prevé una urbanización de 645.000 m², con 3.200 viviendas y un hotel, que invade el perímetro de protección del paraje del Clot de Galvany. En Pilar de la Horadada, está pendiente de aprobación la adjudicación de un plan urbanístico que prevé la construcción de 5.500 casas en suelo rústico, junto al Parque Natural de Sierra de Escalona. La Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat valenciana ha autorizado la urbanización de la finca Lago Sol, que ocupa una extensión de 700.000 m² en el área de influencia del parque de las Salinas de Torrevieja; la futura urbanización, que prevé levantar hasta 3.000 viviendas, se encuentra en su totalidad dentro del perímetro de especial protección de amortiguación de impactos del parque.

La relación exhaustiva de casos sería casi interminable, pero ¿es necesario continuarla para mejorar la comprensión del problema?

Algunos resquicios para mantener abierta la puerta a la esperanza

La variedad de fórmulas de quebrantamiento de la protección legal de los espacios naturales, la proliferación de casos, su generalización territorial, la colaboración de las propias autoridades encargadas de vigilar el cumplimiento de la normativa en la comisión de "fraudes de ley", etc. no dibujan un panorama alentador. No obstante, las actuaciones de jueces y fiscales y la movilización ciudadana, aunque aún minoritaria, abren una puerta a la esperanza de cara al futuro.

A ello contribuye también el desarrollo de recientes iniciativas político-administrativas con la intención de convertir los límites de los Espacios Naturales Protegidos en verdaderas fronteras frente al "urbanismo depredador".

Considerando que, ante las sentencias de los tribunales que impiden los desarrollos urbanísticos en espacios protegidos, algunas Comunidades Autónomas han reaccionado utilizando el fraude jurídico de aprobarlos por ley, se introdujo en la tramitación del texto de la *Ley del Suelo* una enmienda cuyo objetivo es frenar la urbanización de los Espacios Naturales Protegidos. En ella se propone que sólo se puedan urbanizar los espacios protegidos que hayan perdido sus valores naturales y que, para cumplir la ley estatal, las Comunidades Autónomas deberán justificar "científicamente" la pérdida de esos valores. La enmienda fue aprobada por todas las fuerzas

políticas con la salvedad del Partido Popular²³. En la ley, aprobada definitivamente el 10 de mayo de 2007, que entró en vigor el 1 de julio de ese año, dicha enmienda quedó refrendada en el título II, artículo 13.4²⁴.

El texto de la ley parece claro, pero aún es pronto para establecer una previsión sobre la eficacia de su cumplimiento, teniendo en cuenta, además, que ya ha sido recurrida ante el Tribunal Constitucional por la Comunidad de Madrid y el Partido Popular.

Al objetivo de controlar en mayor medida los impactos urbanísticos por parte de las instituciones estatales, contribuye también la recién promulgada *Ley del Patrimonio Natural y la Biodiversidad*, elaborada por el Ministerio de Medio Ambiente. Los principios inspiradores, según el texto del preámbulo de la ley, se centran en “la prevalencia de la protección ambiental sobre la ordenación territorial y urbanística; en la incorporación del principio de precaución en las intervenciones que puedan afectar a espacios naturales [...] y en la integración de los requerimientos de la conservación, uso sostenible, mejora y restauración del patrimonio natural y la biodiversidad en las políticas sectoriales”²⁵.

El punto clave en cuanto a defensa de los espacios protegidos frente a las agresiones urbanísticas se encuentra en el título I, capítulo III, artículo 18, que regula los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales. En el mismo artículo se establece una protección cautelar para el tiempo que dure la tramitación del PORN o, incluso, la delimitación del perímetro protegido.

El título II, capítulo II, artículo 37 permite la posibilidad de establecer “zonas periféricas de protección destinadas a evitar impactos ecológicos o paisajísticos procedentes del exterior”. El artículo 51 presenta una redacción similar al reseñado de la Ley del Suelo, al establecer los mecanismos de *Alteración de la delimitación de los espacios protegidos*. Entre otras previsiones, el texto determina que ningún área incluida dentro de la Red Natura 2000 pueda perder su *status* protegido, salvo que se degrade de forma natural, no provocada, su riqueza biológica; su finalidad es ser un freno para la especulación urbanística.

Las encargadas de gestionar el nuevo marco legal son las Comunidades Autónomas a través de los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, pero las directrices de actuación las marcará el Estado.

El proyecto de ley fue aprobado por las Cortes Generales en diciembre de 2007 (Ley 42/2007 de 13 de diciembre), entrando en vigor dos días después en sustitución de la Ley de Espacios Naturales de 1989 y sus sucesivas modificaciones (1997); confiemos en que tenga mayor fortuna que aquéllas en cuanto a los niveles de su cumplimiento. No obstante, resulta premonitorio que la Comunidad de Madrid haya adoptado la decisión de presentar un recurso de inconstitucionalidad contra la ley al considerar que invade “competencias autonómicas”²⁶. El gobierno de la Comunidad de Castilla y León también ha anunciado ya la presentación de un recurso similar.

23. “Una enmienda a la Ley de Suelo frena la urbanización de parques naturales”. *El País*, 12/04/2007

24. Boletín Oficial de las Cortes Generales. Congreso de los Diputados, 18/05/2007, nº 98-16, p. 252.

25. BOE nº 299, 14/12/2007, pp. 51.275-51.327.

26. *El País*, 07/03/2008.

Un finalidad análoga, aunque menos específica, tiene la *Estrategia para la Sostenibilidad de la Costa*, que se empezó a elaborar en septiembre de 2007, y la *Estrategia Española de Desarrollo Sostenible*, concebida en noviembre de 2007.

La *Estrategia para la Sostenibilidad de la Costa* es un documento sobre la situación del litoral que maneja el Ministerio de Medio Ambiente, como una herramienta de trabajo, para hacer un diagnóstico sobre la situación del litoral y, a partir de ahí, buscar soluciones en colaboración con las Comunidades Autónomas. En relación con esta *Estrategia*, el Ministerio de Medio Ambiente pretende desarrollar un plan de choque contra el urbanismo salvaje mediante la adquisición directa de suelo, para protegerlo, en la franja costera de los primeros 500 m, en particular, en los entornos de los parajes naturales, y a través de la redefinición de los deslindes de la franja de dominio público.

Por su parte, algunas Comunidades Autónomas han implementado normativas tendentes a la preservación de espacios naturales con altos valores ecológicos, aunque el objetivo prioritario no sean los Espacios Naturales Protegidos. Es el caso del Plan de Ordenación del Litoral aprobado en Cantabria en 2004 y del Plan Director del Sistema Costero elaborado y aplicado en Cataluña desde 2005. Asimismo, el Consello de la Xunta de Galicia ha aprobado un proyecto de ley de medidas urgentes de protección del litoral que prohíbe desarrollar suelos urbanizables a menos de 500 m de la costa, similar al Plan de Ordenación del Litoral (POLA) que se ha puesto en vigor en Asturias. También el País Vasco ha aprobado en marzo de 2007 un Plan Territorial Sectorial (PTS) de Protección y Ordenación del Litoral que limita la construcción de nuevos edificios en los primeros 500 m “a partir de la ribera del mar”.

Conclusiones

Del prolijo repertorio de casos expuestos, que son una parte mínima de los que realmente se producen, se desprende que los Espacios Naturales Protegidos son presas fáciles para el urbanismo depredador y que las amenazas urbanísticas presentan un extraordinario polimorfismo.

Como puede observarse, lo más frecuente es que el planeamiento urbanístico ignore la normativa ambiental y vulnere los planes que rigen esos espacios, tanto los PORNs como los PRUGs, cuando los hay, ya que la protección del medio ambiente y el paisaje se perciben habitualmente desde la promoción urbanística y, lo que es peor, desde las propias instituciones, como un obstáculo que debe ser obviado.

Por eso, no resulta sorprendente que en estas actuaciones colaboren, de buena gana muchas veces, las propias instituciones y organismos encargados precisamente de velar por la protección de esos espacios, tanto regionales como locales. Llegando al colmo del sarcasmo, son las mismas autoridades las que, “tomando en vano” su nombre, se apropian del concepto de sostenibilidad para, vaciado de contenido, argumentar las agresiones al medio natural, siempre injustificables y, a todas luces, insostenibles.

En algunos casos, estas actuaciones son posibilitadas por la gran multiplicidad normativa que existe en esta materia, producto de la dispersión de competencias estatales, autonómicas e, incluso, locales. La pluralidad

de normas facilita interpretaciones maleables, adecuadas siempre a las circunstancias e intereses particulares. Por otro lado, la exigencia de múltiples informes sectoriales, muchos de ellos preceptivos pero no vinculantes, propicia que no se aporten o, si se hace, que no se tomen en consideración cuando son contrarios al proyecto presentado. Sirva como ejemplo al respecto la exigencia de los informes de impacto ambiental, en unas ocasiones omitidos y en otras, cuando no son favorables, ignorados.

En aparente contradicción con lo anterior, en muchos otros casos el problema deriva de la ausencia de instrumentos de planeamiento específico para la ordenación de los espacios objeto de protección. O del extraordinario retraso en su elaboración y de las dilaciones temporales de su tramitación, que suelen ser aprovechadas para acelerar la aprobación y ejecución de actuaciones con la finalidad de consumir los hechos antes de que los planes puedan impedirlo. No es tampoco extraño el caso de la elaboración de planes de ordenación de recursos *ad hoc*, que contienen criterios poco estrictos y eficaces para evitar las afecciones urbanísticas.

Uno de los aspectos más nocivos que quedan constatados es la práctica generalizada de un sistema de protección que sólo afecta a los espacios con mayor riqueza ecológica, y no siempre bien, como se desprende de los ejemplos aportados más arriba. El resultado es un modelo de organización territorial de tipo "mosaico", en el que los espacios protegidos aparecen cercados por áreas periféricas donde proliferan las urbanizaciones y edificaciones aisladas, sin permitir la existencia de franjas de protección que amortigüen las afecciones urbanísticas, ambientales y paisajísticas. Este modelo estimula la aparición del denominado "efecto frontera", es decir, la generación de contrastes radicales producidos por formas de ordenación y gestión completamente diferentes para espacios cuyos valores naturales son idénticos, pero que pertenecen a ámbitos territoriales distintos.

La mayoría de las nuevas normas, estrategias y planes puestos en marcha recientemente a todas las escalas parecen encaminarse a paliar algunas de estas situaciones deficientes, cuando no aberrantes. Sólo cabe esperar que resulten más eficaces que los anteriores para establecer "fronteras" que blinden de verdad los Espacios Naturales Protegidos frente al embate, imparable hasta ahora, de la expansión urbanística.

Bibliografía

- AA.VV. (2006): "El impacto social y medioambiental del urbanismo", *Derechos Ciudadanos*, nº 1 (monográfico).
- COMISIÓN EUROPEA (2006): *Urban sprawl in Europe - The ignored challenge*, European Environment Agency, Report nº 10/2006, Copenhagen.
- DELGADO VIÑAS, C. (2007): "¿Ordenación y planeamiento territorial versus urbanización especulativa y depredadora?", en *La Geografía en la frontera de los conocimientos*, Sevilla, Universidad Pablo de Olavide, AGE.
- DELGADO VIÑAS, C. (2008): "Planeamiento y conflictos urbanísticos en España", en *De los instrumentos programados a la planificación aplicada*, Madrid, Fundicot (en prensa).
- ECOLOGISTAS EN ACCIÓN (2007a): *Banderas Negras 2007. Metástasis costera*, Madrid.
- ECOLOGISTAS EN ACCIÓN (2007b): *Infracciones Ley de Costas*, Madrid.
- ESTRATEGIA Española de Desarrollo Sostenible (2007). Ministerio de la Presidencia, Madrid.
- ESTRATEGIA para la Sostenibilidad de la Costa (documento de inicio) (2007). Madrid, Ministerio de Medio Ambiente.
- FLORIDO TRUJILLO, G. y LOZANO VALENCIA, P.J. (2005): "Las figuras de protección de los espacios naturales en las Comunidades Autónomas españolas: una puesta al día", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 40: 57-81.
- FUNDACIÓN ALTERNATIVAS (2007): *Urbanismo y Democracia. Alternativas para evitar la corrupción*, Madrid.
- GREENPEACE (2001-2007): *Destrucción a toda costa*, Madrid.
- MULERO MENDIGORRI, A. (2002): *La protección de espacios naturales en España. Antecedentes, contrastes territoriales, conflictos, perspectivas*, Madrid, Mundi-Prensa.
- OBSERVATORIO DE LA SOSTENIBILIDAD EN ESPAÑA (2005, 2006, 2007): *Informe Sostenibilidad en España*, Madrid.
- OBSERVATORIO DE LA SOSTENIBILIDAD EN ESPAÑA (2006): *Cambios de ocupación del suelo en España. Implicaciones para la sostenibilidad*, Madrid.
- PORN de la Sierra de Guadarrama. Documento para trámites de Audiencia a Interesados, Información Pública y Consultas* (2006). Madrid, febrero.
- TROITIÑO VINUESA, M.A. et al. (2005): "Los espacios protegidos en España: significación e incidencia socioterritorial", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 39: 227-265.
- VALLE BUENESTADO, B. (coord.) (2000): *Geografía y Espacios Protegidos*, Murcia, AGE/FENPA.
- VOTH, A. (2007): "Cambios en las políticas de Espacios Naturales Protegidos y desarrollo sostenible", en *La Geografía en la frontera de los conocimientos*, Sevilla, Universidad Pablo de Olavide, AGE.



