

BOLETIN

DE LA

REAL SOCIEDAD GEOGRAFICA

TOMO CXXIV-CXXV

Núm. 1 al 12

Enero-Diciembre 1988 y 1989



MADRID

REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA

CALLE DE VALVERDE, NUMERO 22 - TELÉFONOS 521 25 29 y 532 38 31

1988-1989

AREAS CENTRALES Y PERIFERIAS URBANAS EN LA EUROPA COMUNITARIA.

Un estado de la cuestión al filo de los noventa*

por
Manuel Valenzuela Rubio**

1. ACOTAMIENTO DEL TEMA EN EL CONTEXTO DE LOS ORGANISMOS URBANOS DE DIMENSIONES METROPOLITANAS.

Cualquier aproximación a las relaciones centro-periferia ha de partir de un conjunto de premisas previamente asumidas, de entre las que destacaríamos por su recurrencia en este texto:

1. Que se trata de un hecho antiguo con distintas alternativas en cuanto a forma e intensidad a lo largo del tiempo y en distintos modelos urbanos.

2. Que, no obstante, la citada dicotomía es consustancial con las grandes ciudades y áreas metropolitanas (macrourbanización) propias de países de alta tasa de urbanización y elevado nivel de vida.

3. Que el fruto espacial de anteriores etapas en la configuración de periferias ha sido la aparición en «coronas» que presentan las grandes ciudades y áreas metropolitanas; la transición al espacio rural se resuelve mediante la denominada en la tradición anglosajona «rural-urban fringe».

4. Que se trata de un proceso dinámico, en virtud del cual se van incorporando al continuo urbano nuevos espacios rurales lo que no se realiza sin tensiones y problemas territoriales y ambientales.

5. Que el contagio urbano puede llegar a ser aún muy difuso e inconcreto, lo que ha recibido la denominación ya aceptada de

* Texto escrito a raíz de la conferencia pronunciada en el curso sobre «*La urbanización en Europa: del declive a la regeneración*», dirigida por el autor en la sede en Valencia de la *Universidad Internacional Menéndez y Pelayo* del 24 al 28 de septiembre de 1990.

** Catedrático de Geografía Humana de la Universidad Autónoma de Madrid.

«periurbanización» y a los espacios afectados por ella se les llama globalmente espacios periurbanos. Considerados como «frente de avance» de la urbanización, la configuración como urbanos aún es incompleta, lo que no obsta para que a ella lleguen con menor o mayor intensidad los procesos recientes en que se ha visto inmerso nuestro modelo urbano (M. Valenzuela, 1986a).

No debe olvidarse que los matices fisonómicos de la antinomia centro-periferia, su cabal comprensión sólo será posible si se entiende el papel asumido por cada una de ambas piezas en el contexto de la dinámica global de cada organismo metropolitano así como de las actividades urbanas y de estas en el sistema productivo general. Será éste el enfoque que pretendemos desarrollar a lo largo de este texto.

2. LAS ETAPAS DEL PROCESO DE DIFUSIÓN ESPACIAL DE LAS GRANDES CIUDADES Y CÓMO SE ENMARCAN EN ÉL LAS RELACIONES CENTRO-PERIFERIAS.

Klaasen expuso (1981) con gran claridad y brillantez una tipología básica de las relaciones centro-periferia en respuesta a tres preguntas básicas:

Qué cambios se han producido en las estructuras productivas urbanas.

Cómo éstos se han reflejado en la organización espacial de las áreas centrales y de las periferias.

Qué efectos para el conjunto de la aglomeración se derivan de ambos cambios, reflejadas expresivamente en las dinámicas contrastadas que presentan las áreas centrales y las periferias de las grandes ciudades.

Las situaciones descritas eran las siguientes: Urbanización, suburbanización, desurbanización y reurbanización; a partir de esta periodización, ha habido propuestas posteriores, aunque mantienen en esencia, como ha hecho la O.C.D.E., las citadas periodizaciones.

1. Fase de urbanización, consistente en la concentración en la ciudad central de población y recursos con el consiguiente empobrecimiento de su entorno territorial. El modelo urbano resultante, compacto y continuo, fue el resultado de sucesivos adosamientos de nuevas piezas urbanas, cuyo tamaño, situación jurídica, agentes

productores e incluso diseño formal y tipológico son enormemente complejos.

2. Fase de Suburbanización, caracterizada por el descenso de la población del núcleo central acompañado por un crecimiento demográfico y espacial más acusado de las periferias. Este desarrollo de los extrarradios no excluye el crecimiento global de las aglomeraciones. Ocurrió que, con el tiempo, las ciudades de la anterior etapa perdieron atractivo debido sobre todo al deterioro de las condiciones ambientales con efectos perniciosos tanto para la propia persona (riesgos de estrés), para su espacio privado (vivienda) y para el medio ambiente ecológico (contaminación climática); pero paralelamente la prosperidad urbana basada sobre la industrialización fue elevando el nivel de vida de un sector importante de la población que se inclinó progresivamente por otro modelo de espacio urbano, la periferia, a donde las mejoras del transporte le permitían llegar en un tiempo razonable. Esto hizo que en su conjunto la ciudad siguiera creciendo demográficamente y, al mismo tiempo, extendiéndose hacia el exterior. Esta situación caracterizó la expansión de los extrarradios en los U.S.A. y el R.U. desde los años 20 hasta los 50. Se trataba de asentamientos periféricos de baja densidad, habitados por grupos sociales medios y altos, que, sin embargo, seguían dependiendo de un mercado centralizado de trabajo, al que tenían que desplazarse diariamente; así el «*american dream*» suburbano tiene como contrapartida desplazamientos recurrentes de carácter diario («*commuting*»), que entrañan importantes efectos sobre los estilos de vida pero también sobre las economías domésticas y públicas (creación de infraestructuras de transporte privado y colectivo).

Esta fase llegó a las ciudades europeas con algún retraso respecto a América del N. y R.U. Justamente, la creación de numerosas ciudades nuevas en el entorno de no pocas metrópolis enmarcadas en intensos procesos de suburbanización, pretendió, entre otros objetivos locales, reducir los efectos perniciosos del *journey-to-work*. Hoy por hoy, aún en los países del N. de Europa una reducida proporción de asalariados vive cerca de su centro de trabajo lo que tiene como contrapartida el gran desarrollo y difusión espacial de asentamientos suburbanos. Las dimensiones de los desplazamientos diarios son muchos menores en las ciudades del S. de Europa, si bien la tendencia es ascendente.

3. Fase de desurbanización, entendida como decrecimiento de las zonas metropolitanas en beneficio de las zonas rurales colindantes

o de ciudades medias más alejadas, hacia donde se organiza un movimiento migratorio de retorno. También denominado contraurbanización, ya durante los años 70 se observó un decrecimiento demográfico de un buen número de aglomeraciones de los citados países. Esta será la fase que, de forma más o menos intensa, han experimentado las grandes ciudades de Europa Occidental durante la denominada etapa de crisis o declive urbanos, si bien donde más tempranamente llegó fue al R.U. Incluso, puede observarse el mantenimiento del crecimiento global e incluso del centro en las ciudades del S. de Europa, aunque en el trascurso de los últimos años el declive del centro afecta ya a países como Italia, pero en cambio no a Portugal.

4. La fase de reurbanización o de reactivación de la urbanización se produce cuando hay una estabilización o un regreso de la población y de la animación económica, con su consiguiente creación de empleo, al menos a ciertos sectores del centro de la ciudad. A estas alturas hay ya bastantes indicios que permiten identificar tal proceso en algunas grandes ciudades europeas, tras haberlo experimentado Nueva York y otras metrópolis americanas.

Las situaciones descritas han sido ya experimentadas en mayor o menor medida por las grandes ciudades europeas con intensidad desigual. También ha sido distinto el momento en que se ha accedido a las etapas descritas. Así, mientras que en ciertos países europeos fue muy temprana la formación de suburbios y banlieues (casos de Londres y París), en las ciudades mediterráneas se ha seguido concentrando población y actividades económicas en los municipios centrales en detrimento de las periferias, aún muy ruralizadas. En conjunto, la ciudad europea llegó más tarde aunque no con menor intensidad a la suburbanización. Según P. Hall (1988), de 1945 a 1975 fueron los únicos años en que Europa suplantó a América como constructor de automóviles, lo que quiere decir que la revolución automovilística llegó a ella con cuarenta años de retraso (pag. 315). Y aún veinte años después si hablamos de los países mediterráneos, añadiríamos nosotros. Es sabido que la motorización generalizada de la población afectó simultáneamente a los estilos de vida y a las estructuras urbanas. El coche en Europa, como en los U.S.A., fue un activo agente de suburbanización, aunque ya se hallara iniciada en bastantes casos, donde lo procedió, pero siempre lo intensificó, por lo que no es descabellado afirmar que en gran medida el suburbio europeo es la «ciudad de las autopistas», lo que entraña también su gran dependencia respecto a ellas.

Como es bien sabido, durante varias décadas los responsables de las economías occidentales han intentado controlar el crecimiento de las grandes ciudades mediante normativas tendentes a descentralizar la actividad económica; en esa línea, se han adoptado diversas medidas (legales, financieras, urbanísticas) para disuadir la creación de nuevas industrias en las grandes ciudades del R.U., Alemania o Dinamarca y paralelamente se han concedido incentivos financieros-fiscales y de otro tipo (suelo, infraestructura etc) a la implantación o traslado de las mismas hacia áreas o centros seleccionados de crecimiento. En todo caso, no todos los países han llevado el mismo ritmo en sus políticas descentralizadoras; así, mientras unos tienen ya una tradición de más de medio siglo (R.U.), en otros se trata de una preocupación más bien reciente (Bélgica, Irlanda o Italia). El interés por controlar el crecimiento de las grandes ciudades hay que entenderlo en la mayoría de los casos como un instrumento para reajustar las disparidades regionales en actividad económica y las consiguientes desigualdades de renta. De igual manera que son distintas y no sincrónicas las medidas descentralizadoras, también son muy contrastados los resultados.

Las tendencias de la macro-urbanización en los países del NW europeo se caracterizó por la extensión periférica de las áreas urbanizadas; las áreas adyacentes a las regiones urbanas se benefician también de este proceso de densificación, no obstante las políticas de descentralización que bastantes países emprendieron por esos años. La presión de estas tensiones expansivas va a adquirir un carácter de mayor gravedad en los espacios libres intercalados en las regiones urbanas por cuanto su mantenimiento es de la mayor trascendencia para el equilibrio ambiental y para satisfacer las demandas en espacios de ocio y recreo de las grandes concentraciones urbanas.

Es de detectar los efectos que este proceso ha tenido en consumo de espacio tanto a través de la urbanización como de las infraestructuras del transporte, que no siempre se ha reflejado en una concentración demográfica concomitante en las áreas afectadas. J. Roberts (1979) ha medido esta discordancia entre expansión física y desarrollo demográfico mediante un «estandar de espacio urbanizado por habitante», encontrando que fue en Bélgica donde tuvo lugar el mayor incremento de suelo urbanizado por habitante (165 m² por habitante en diez años), seguida a larga distancia por el N. de Alemania (50 m² por hab.). La ampliación del espacio urbanizado ha sido destinada prioritariamente a la expansión de la función residencial a nivel metropolitano; este proceso de desconcentración

residencial se ha hecho a costa de la pérdida de peso tanto en términos absolutos como relativos de los municipios-centro de las áreas metropolitanas, particularmente intenso en las de mayor tamaño.

La desconcentración de la función residencial y la consiguiente suburbanización pone en marcha, con carácter general, una serie de problemas, que se concretarían en:

1. Una acumulación creciente de empleo terciario en la ciudad-central del A.M., lo que induce un reforzamiento de los movimientos pendulares del medio ambiente urbano debido a la congestión del tráfico y al gran consumo de energía.

2. Los movimientos centrífugos de población residencial es acompañado por una segregación social creciente lo que tiene mucho que ver con las muy diversas calidades del entorno residencial.'

3. La suburbanización difusa, planificada o no, provoca graves impactos sobre el paisaje y los espacios libres urbanos.

Existen en Europa ciudades que aún se hallan en la etapa de concentración en su condición de cabeceras de regiones atrasadas de base agraria con problemas de excedentes de población, que se canalizan hacia ellas. Es un hecho que tales situaciones se han incrementado a nivel de CEE a raíz de la incorporación de España, Grecia y Portugal a la Comunidad, sobre todo en sus regiones del Sur, incluida Italia. En alguna medida, los problemas urbanos derivados de esta modalidad de crecimiento se parecen, en una aproximación estadística, a los del declive, sobre todo por lo que se refiere a las condiciones de la vida cotidiana (vivienda, servicios etc.). En el caso concreto de la vivienda, los problemas de alojamiento en las periferias urbanas recientes de ciudades como Nápoles, Lisboa o Atenas son tan graves y urgentes como los que padecían las masas proletarias de la primera revolución industrial en Inglaterra o las ciudades del Tercer Mundo. Aún se halla muy extendido en ellas la autoconstrucción como forma de resolver individual y precariamente la necesidad de un cobijo elemental con ausencia total de planificación de ningún tipo y sin los servicios más elementales. Ciudades como Lisboa, aún presentan a mediados de los 80 asentamientos de vivienda subestándar más extensos y problemáticos que ninguna otra ciudad europea (barrios de latas), similares a los de las ciudades españolas de los 60. También entre nosotros padecen algunas ciudades en no escasa medida los proble-

mas de la marginalidad periférica en su versión social y urbanística; algunas ciudades andaluzas y canarias (Santa Cruz de Tenerife) junto a Ceuta y Melilla aún lo ejemplifican (M. Valenzuela, 1986a).

3. LOS ESCENARIOS RECIENTES DE LAS RELACIONES CENTRO-PERIFERIA

Nuestra postura se adscribe a la tesis sustentada por J. Remy (1976) según la cual la configuración espacial de la ciudad es indisoluble de la estructura económica infrayacente, adscrita a su vez a un determinado modelo productivo. En consonancia con ella, las relaciones centro-periferia se han de inscribir en los escenarios dibujados por las coordenadas que dirigen la economía, sin por ello minusvalorar los matices introducidos por la cultura urbana local, el marco institucional etc. Considerando en nuestro horizonte cronológico las tres últimas décadas, el escenario económico ha fluctuado de la expansión a la crisis y de ésta a un relanzamiento, que acontecimientos recientes amenazan con cambiar nuevamente de signo.

3.1 *El declive urbano y sus efectos en la reestructuración metropolitana*

Los años 70 fueron un período de crisis generalizada de los organismos urbanos, que se hará más acusada en los de mayor tamaño; de hecho un trabajo de Cheshire y Hay para el período 1975-1981 puso de manifiesto que en las regiones urbanas de la C.E.E. la situación demográfica era de descentralización absoluta (crecimiento de su corona periférica coincidente con pérdidas en el núcleo central); en el caso concreto de las regiones urbanas intermedias y menores, la situación más frecuente es la de descentralización relativa consistente en el mantenimiento del crecimiento de los dos subespacios que las componen, si bien el de la corona exterior era superior al del núcleo interior.

Considerando declive urbano la combinación de pérdidas de población y de serios problemas sociales, económicos y ambientales, los citados autores advierten cómo las viejas ciudades industriales de Europa son las más seriamente afectadas por el declive; éstas se hallaban concentradas a lo largo del cinturón que va de Génova y Turín a Belfast y Glasgow pasando por el Sarre, el Ruhr, el N. de Francia y los Midlands ingleses; resulta curioso constatar que las ciudades menos afectadas por la crisis eran las que anteriormente

estaban menos industrializadas. Se establece, así, una relación manifiesta entre ambos declives, el industrial y el urbano; claro está que el declive industrial y la reconversión, según han señalado los citados autores (1988), son fenómenos complejos en los que se entrelazan componentes muy diversos y no sólo la relocalización y posible descentralización, incluida la dimensión internacional del fenómeno (traslado a países recientemente industrializados o a regiones de la CEE con menores costes salariales); asimismo, deben ser tenidos en cuenta, junto a la pérdida de empleo y baja de la producción que el declive conlleva, los cambios tecnológicos o la sustitución de capital por trabajo, que pueden aliviar sus efectos a corto o medio plazo. Hubo, sin embargo, ya en los años 80, casos de descentralización industrial en ciudades que no por ello dejaron de ser prósperas como Frankfurt, Bruselas o París. Así pues, no debe asimilarse declive con toda pérdida de empleo industrial sino sólo cuando se trate de una pérdida neta respecto al crecimiento de la región urbana considerada en su conjunto combinada con un terciario débil.

Los problemas urbanos inherentes a la crisis afectan, si bien de forma desigual, a los dos tipos de macrozonas que se pueden distinguir en una glomeración denominadas genéricamente «centro» y «periferia» aún a sabiendas de los muchos matices que ambas encierran. Precisando algo ambos términos, admitiremos que el centro se corresponde ampliamente con el municipio central e incluye el centro histórico o ciudad intra-muros así como los ensanches del siglo XIX tanto residenciales como industriales. A la periferia, a su vez, se adscribirían barriadas residenciales y asentamientos industriales de muy distinto tipo y tamaño, localizadas en los municipios metropolitanos, comprendiendo también los asentamientos de origen rural en grados diversos de renovación así como las posibles núcleos planificados.

En todo caso, hay que enfatizar la deserción de la industria manufacturera de los espacios metropolitanos, en general, y singularmente de los localizados en las zonas más céntricas. Esta tendencia se halla asociada a la creciente independencia respecto a lo que fueron factores condicionantes de la localización industrial, hoy superados por los avances tecnológicos; hasta tal punto esto es así que una localización central de la industria puede hacerse comparativamente costosa, en tanto que aumentan las demandas de centralidad por parte de los servicios más especializados, aunque una parte de estos siguen pautas de descentralización intrametropolitana parecidas a las de la industria. Los procesos de desindustrialización asociados al declive urbano permiten una doble interpretación.

Por una parte, se trata de la reducción general del peso del sector industrial resultado del predominio de la destrucción sobre la creación de empleo secundario, observada desde los inicios de la recesión a mediados de los 70, sin olvidar que mediante la sustitución de mano de obra por capital en las nuevas plantas industriales se pretende buscar incrementos de productividad que refuerce una competitividad cada vez más dura en el contexto de crisis. Pero también debe entenderse como descentralización hacia áreas más externas de la metrópoli o fuera de ella como respuesta a la situación previa de «sobrecentralización» y medio para aprovechar las posibilidades de cambio tecnológico. La combinación de ambos procesos está en el origen de los cambios en la reordenación del espacio industrial. La relativa novedad de esta dualidad casual hace muy difícil tipificar las consecuencias territoriales, pues las coordenadas locales pueden dar resultados considerablemente contrastados en cuanto a capacidad para retener las actividades industriales en sus áreas centrales o para facilitar una nueva localización. Con carácter general, se acepta que la parte más sustancial de la pérdida de la actividad industrial que tiene lugar hoy en las grandes concentraciones urbanas es básicamente atribuible a las altas tasas de cierre y a la concentración de empleo en las empresas que sobreviven (F. López Groh et al, 1988, p. 24).

El desmantelamiento de las industrias en las áreas centrales abre el camino a la ciudad postindustrial; no es uniforme, sin embargo el destino de la industria perdida por las áreas centrales. Así, como ha señalado Savitch (1988 pag. 292), en París, por ejemplo en su segunda corona se alojaron más de 60.000 empleos industriales; en cambio, en Londres el hecho, la segunda corona, no sólo dejó de crecer sino que tuvo una pérdida absoluta de más de 7.000 empleos. Fatalmente de Pittsburg a Glasgow y de Lille a Dortmund las zonas industriales se han convertido en terrenos abandonados, que en la mayor parte de los casos no han podido ser aprovechados por las nuevas industrias, que necesitaban ya otro marco espacial y social. No sin humor Ulrich Pfeifer (1988, pag. 4) ha afirmado que ciudades como Glasgow podían poner a la venta «al por mayor» terrenos industriales de ocasión. La situación no ha sido tan dramática en todas partes, si bien puede afirmarse sin exageración que en el R.U. el declive industrial ha sido más espectacular que en ningún otro país desarrollado. Sólo en Inglaterra se hallaban censadas 45.600 ha de terrenos industriales abandonados junto a otras doscientas mil subutilizadas o completamente inutilizadas (Datos de 1982 según M. Chisholm, 1987).

Traducida esta situación al ámbito demográfico se ha constatado, a nivel general, la moderación unas veces e incluso la inversión otras del crecimiento de las grandes ciudades y áreas metropolitanas de la Europa desarrollada, lo que es consecuencia del efecto combinado de un acusado descenso de las tasas de crecimiento vegetativo junto a la retracción de los flujos migratorios hacia ellos desde los orígenes de la crisis. Los cambios en el comportamiento demográfico tienen un inmediato reflejo en su distribución espacial; su efecto más llamativo es el relanzamiento de las periferias metropolitanas y franjas periurbanas, lo que supone sustituir el crecimiento global de la población por el aumento de su dinamismo espacial. Esta sustitución de los flujos interregionales por los de carácter intraurbano o metropolitano supone un reforzamiento de la movilidad espacial, particularmente intensa en el caso de los cuadros medios o superiores, los más afectados por la reactivación de la suburbanización que acompañó a la crisis.

La situación de las grandes ciudades españolas en la segunda mitad de los 70 y primera de los 80 se asimila bastante a la comunitaria. Los problemas del declive económico urbano se vienen detectando en España ya desde la pasada década en ciudades como Bilbao, Avilés o Gijón, núcleos todos de antigua tradición industrial y portuaria. En ellos el proceso de declive urbano vino acompañado por la pérdida de empleo fabril más que por procesos de descentralización. Fueron las industrias básicas (siderurgia) y bienes de equipo (construcción naval), pero también ciertas industrias de bienes de consumo (textil y electrodomésticos) los más duramente afectados por la crisis económica de los setenta. Aquellas ciudades, cuya base económica se sustentaba sobre estos sectores, fueron las más duramente tratadas por la crisis con sus secuelas de paro, conflictos sociales y desaceleración de las actividades de servicio urbano (comercio, servicios personales etc.). Este cuadro se ha dibujado en ciudades medias especializadas en los sectores críticos (Ferrol, Cádiz, Avilés, Sabadell etc.). Los procesos de reconversión, aunque necesarios, hicieron aflorar con toda su crudeza la fragilidad económica de las ciudades industriales, sobre todo si la actividad se halla controlada por una sola empresa.

Siendo muy graves las situaciones urbanas citadas, fueron las mayores concentraciones las que más elocuentemente han reflejado el deterioro propiciado por la crisis. Utilizando el paro como baremo, el Gran Bilbao registraba en 1982 una tasa del 22 por 100 (33 por 100 de pro juvenil). Algo distinto era el caso de la aglomeración de Valencia, que contaba genéticamente con un aparato

industrial menos concentrado y especializado que otras áreas metropolitanas españolas; el rasgo peculiar de su respuesta a la crisis ha consistido en una descentralización productiva asociada a la difusión de la economía sumergida, al trabajo a domicilio y a otras formas sofisticadas de economía familiar.

En el caso de las áreas metropolitanas españolas, uno de los efectos más relevantes de la crisis sobre las tendencias de localización industrial ha sido la drástica reducción de los procesos de relocalización de empresas industriales en el interior de las metrópolis. Las relocalizaciones efectuadas presentan diferencias sustanciales respecto a las del período expansivo anterior; en tal sentido, crecen significativamente los traslados con origen en la periferia metropolitana, aunque el municipio-centro lo siga siendo en muchos casos. Así ocurrió entre 1974-79 en los municipios de Madrid y Barcelona, origen principal de los procesos de relocalización (82 y 66 por 100 respectivamente) (F. López Groh et al, 1988, p. 123), si bien éstos empiezan a afectar en forma nada despreciable a los municipios de la corona metropolitana. Por otra parte, el espacio metropolitano continúa siendo el destino principal de las empresas relocalizadas; se incrementa de forma significativa el número de los que se instalan en la segunda corona e incluso más allá de los límites metropolitanos, aunque próximos a éstos, donde halla suelo más barato y mayor tolerancia urbanística. Aún así, prevalece la tendencia a la relocalización a corta distancia, con el consiguiente efecto sobre el reforzamiento y el alargamiento de las aglomeraciones urbanas. La reducción de los procesos de relocalización de actividades industriales propiciada por la crisis ha coincidido con el aumento de la «descentralización productiva» entendida como la nueva articulación en el territorio de las fases de producción que antes se realizaban en un mismo establecimiento industrial, es decir como «transferencia fuera de la fábrica de fases de la producción antes integradas en el interior de la empresa, con intención de realizar el producto a costes menores o con flexibilidad y adherencia a las fluctuaciones del mercado» (Graziani, 1977, citado López Groh et alii).

Avanzando algo más cronológicamente, el análisis de las inversiones industriales en las áreas metropolitanas españolas durante el período 1980-1984 pone de manifiesto en todas ellas, con excepción de Sevilla, la tendencia a la difusión del crecimiento industrial; tanto si se considera la inversión realizada como el empleo creado por las nuevas industrias o por las ampliaciones de las ya existentes, la parte correspondiente al municipio-centro está por debajo de lo

que le correspondería a su peso en la estructura industrial de su área metropolitana, si bien las situaciones no son en absoluto homogéneas. En todo caso, las consecuencias de estas tendencias difusoras hicieron mella en el protagonismo industrial de los municipios centrales. Así, el municipio de Madrid, que albergaba en 1975 el 75 por 100 del empleo industrial provincial, lo vió disminuido al 67 por 100 cuatro años después. Por el contrario, la relocalización industrial en el caso de Bilbao favorece a áreas exteriores a su A.M., a lo largo de los ejes Bilbao-San Sebastián (Duranguesado) y Bilbao-Burgos (Rioja Alavesa) así como a Victoria y al Alto Nervión (López Groh et alii, 1988, p. 126). En consecuencia, a pesar de los matices observables en el proceso de difusión industrial entre distintas áreas metropolitanas, se puede afirmar que la descentralización productiva, entendida como descentralización espacial o transformación de criterios de localización industrial, es el reflejo sobre el territorio de la grave crisis por la que atravesaba la economía y la sociedad urbana.

Las respuestas a la crisis en el ámbito madrileño bascularon entre las tendencias desindustrializadoras, observables básicamente en los distritos más antiguos, y las descentralizadoras hacia la periferia metropolitana o corona exterior; es aquí donde, por esos años, se destinó a un uso industrial de carácter marginal mayores contingentes de suelo en localización difusa. Por contra, se observa una dinámica industrial recesiva dentro de la trama urbana consolidada; las tendencias desindustrializadoras en el espacio interior madrileño afectando, unas veces a zonas industriales tradicionales (entorno de las estaciones ferroviarias) otras a la pequeña industria dispersa de ciertas barriadas periféricas (Tetuán), han llegado a amenazar la propia supervivencia de la industria en el interior urbano por efecto del endurecimiento de las condiciones de competencia impuestas por la crisis, por sus dificultades de financiación y de acceso a la renovación tecnológica. A ello se une el que la expansión metropolitana madrileña ha creado en unas rentas diferenciales en el área central que puján a favor de la terciarización o de la renovación para uso residencial, a pesar de que esta última también se hallara frenada por la caída de la demanda.

En cualquier caso, la situación de decadencia industrial descritas hicieron aparecer con fuerza una economía sumergida muy pujante, enraizada en un mercado de trabajo degradado y fácil de controlar a causa de los altos índices de paro y las escasas perspectivas de la economía formal. Así pues, el binomio subterráneidad económica-descentralización productiva se convirtió en los dos

puntales sobre los que se apoyo en Madrid la reacción del sistema productivo urbano frente a la crisis. Ahora bien solo se descentralizan, de entre los procesos productivos, los más intensivos en trabajo, mientras se mantenía la centralización del capital. En consecuencia, la reorganización del aparato productivo madrileño contó durante la etapa de declive con el eficaz instrumento de la «industrialización sumergida en localización periférica». Formalmente hablando, se trataba de pequeñas implantaciones industriales en terrenos periféricos del Area Metropolitana, lo que suponía una alteración radical de las pautas de localización industrial tradicionalmente vigentes en Madrid; hasta tal punto esto fue así que la descentralización industrial tendió a proyectarse sobre zonas cada vez más alejadas del continuo urbano ocupando un suelo que ni estaba calificado ni se hallaba adecuadamente preparado para alojar la industria, en municipios sin ninguna tradición industrial del SE de la aglomeración (Parla, Humanes, Fuenlabrada etc.) pero bien provistos de abundante mano de obra «in situ». La situación que describimos para el A.M.M. era tanto más paradójica cuanto que no se partía de la inexistencia del suelo industrial calificado y preparado en otros sectores del A.M. Incluso dentro de la marginalidad industrial había niveles, desembocándose en ocasiones en modalidades que bien podrían recibir el apelativo de «chabolismo industrial» tanto por los procesos productivos que en ellas se realizaban (producción ilegal de alimentos) como por el recurso a la autoconstrucción en suelo rústico.

El declive urbano no fue acompañado, por paradójico que parezca, por la interrupción de la expansión de las áreas residenciales; al contrario, puede hablarse de un nuevo impulso a la difusión espacial de nuevos modos de penetración de la función residencial en periferias cada vez más remotas y de la transformación sustancial de las más próximas. Es de destacar la amplitud adquirida por los procesos de periurbanización, que, a nuestro entender, deben considerarse como el último episodio de la exurbanización. El caso francés ha sido quizá más intensamente estudiado, donde su vitalidad se ha acentuado durante estos años a partir de una tradición muy arraigada. Los fenómenos de periurbanización han hecho surgir un sistema emergente y activo de asentamientos a escala regional de una gran heterogeneidad, desde la dispersión pura hasta modalidades muy diversas de concentración. El atractivo residencial de los espacios periurbanos ha basculado sobre dos puntos de apoyo complementarios entre sí. Por una parte, la ciudad central ha acentuado en este período sus factores objetivos de repulsión (con-

gestión y deterioro ecológico, escasez de servicios, problemas sociales etc.); por grupos sociales mesocráticos de las ciudades occidentales. Por todo ello, las estrategias espaciales de la oferta residencial solvente en los espacios periurbanos se hallan fuertemente condicionadas por la accesibilidad, el atractivo del medio natural y, ocasionalmente, por la presencia de algún centro comercial «a la americana», aunque sin su papel catalizador de las periferias diluidas de los USA.

Para el caso español, no es exagerado afirmar que la urbanización o perifерización residencial es un fenómeno mucho más reciente que en la experiencia francesa o belga; en cierta medida, ha sido impulsado por el propio declive urbano. Sí que había existido una versión española de la suburbanización, visible en Madrid, Barcelona o Valencia o Sevilla, que adoptaba por lo común la forma de «urbanizaciones» de fin de semana, ampliamente difundidas por los parajes de mayor calidad paisajística. Tan abundantes fueron en la periferia N. y NW de Madrid que configuraron un paisaje residencial asimilable a los suburbios o banlieues noreuropeos (M. Valenzuela, 1977). No deja de asombrar que la mayor eclosión de la residencia secundaria en torno a las grandes ciudades españolas haya coincidido con la crisis económica urbana, pero con otras tipologías e incluso con otros usuarios.

En el caso de Madrid el empuje de la perifерización residencial adopta varias versiones; por una parte, los antiguos asentamientos de densificado y adaptado a su uso como vivienda permanente. Pero también se constatan casos de «colonización» reciente para fines residenciales de pueblos rurales hasta hace poco, sobre todo en la franja S. de la provincia; en estos casos la tipología constructiva omnipresente es el «adosado». Pero quizá el símbolo residencial periurbano de esta etapa de crisis urbana tanto en tona a Madrid como otras grandes ciudades españolas (Valladolid, Valencia, Sevilla) ha sido los «huertos de ocio» implantados por lo común sobre el cañamazo de urbanizaciones ilegales en suelo rústico. Sus ocupantes suelen ser población modesta local o urbana y en ellos practican lo que se ha venido en denominar «ocio productivo», siendo la dedicada al autoconsumo la reducida producción agrícola de hortalizas y frutas; la construcción elemental que en ellos se instala puede servir como vivienda principal o secundaria. En el caso de Madrid, con la llegada de la democracia se inició un proceso de legalización concertada de algunas de estas urbanizaciones. No ha faltado la dispersión residencial pura, pero ni sus dimensiones ni su dinámica es equiparable a la muy pujante de las

ciudades de las regiones mediterráneas (M. Valenzuela, 1986b y 1990).

La dinámica geográfica de las grandes ciudades españolas, como en otros países europeos, experimentó en este período el efecto combinado de la caída de su crecimiento natural y la contracción de las corrientes migratorias hacia ellas a consecuencia de la crisis económica. En el segundo quinquenio de los años 70 se comenzó a manifestar, con cierto retraso y menor intensidad que en otros países europeos, una tendencia a la paralización del crecimiento de las áreas metropolitanas. Este fenómeno presentó una mayor intensidad en las áreas industriales «tradicionales» de reducido componente terciario (A.M. de Bilbao y Barcelona) y menor en los sistemas industriales menos concentrados (Valencia); el caso de Sevilla era un tanto peculiar pues la ciudad central seguía ejerciendo respecto a su entorno geográfico un papel similar al que ejercían las ciudades «preindustriales». En el caso de la región metropolitana madrileña, quedó reflejado elocuentemente el cambio del comportamiento migratorio; en concreto, su saldo migratorio se redujo a la mitad en la década de los 70 y fue negativo en el municipio de la capital. Fruto de ello ha sido la aparición de un casi seguro horizonte de «madurez demográfica» para las grandes ciudades españolas, que es particularmente claro en los casos de Madrid y Barcelona, cuyas previsiones de crecimiento para el año 2000 se perfilan en torno a los tres millones de habitantes, cifra bastante razonable si se la compara con el previsto para otras metrópolis mundiales. Lo que no quiere decir que no sigan creciendo las respectivas aglomeraciones, habida cuenta de la inercia expansiva que aún presentan sus periferias y núcleos satélites.

La disparidad en las dinámicas económicas centro-periferia tuvo en Madrid un inevitable reflejo demográfico; de hecho la crisis de los 70 puso sobre el tapete un cambio profundo en la relación histórica entre las unidades territoriales básicas de la metrópoli madrileña: municipio de Madrid, Área Metropolitana y corona provincial. Así, entre 1970 y 1981 el municipio de Madrid se estabiliza (sólo crece 50.000 hab.), presentando pérdidas absolutas en algunos de sus distritos interiores; por contra, el A.M. multiplicó casi por tres su población en esos diez años y el resto de la provincia, empezó ya a beneficiarse de los procesos de urbanización, poco definidos en el área madrileña hasta muy recientemente; bien es verdad que los avances demográficos beneficiaron básicamente a los municipios del SW y los del «corredor» del Henares. En consecuencia, la «aureola» metropolitana llegó a tener en los 70 un

crecimiento anual del 15 por 100, siendo muy superior aún en los municipios de las áreas señaladas como Leganés, Alcorcón o Torrejón. Las tendencias recesivas quedaban confirmadas en el período 1975-1981, en el que Madrid-municipio perdió 69.000 habitantes, al igual que en el quinquenio 1981-86, en que las pérdidas ascendieron a 100.000 habitantes, aunque los barrios periféricos de reciente creación aún experimentaban considerables ganancias.

3.2 El relanzamiento económico de la segunda mitad de los 80. La tendencia hacia la repolarización y reurbanización

En otras intervenciones de este curso se ha hablado ya de cómo la recuperación económica de los últimos años ha proporcionado nuevas oportunidades a las ciudades, que, como es sabido fueron las más duramente afectadas por la crisis de los 70. Las ciudades han pasado de una etapa de infravaloración económica, política y cultural en el período 1974-1985 a ser consideradas de nuevo un elemento clave de la riqueza económica de los países europeos; ahora vuelven a aparecer como factor clave para el desarrollo económico tanto a nivel regional como nacional. Y ello es así por haber confluído en las ciudades una gama de factores favorables para la implantación económica; es de destacar que:

1. En las ciudades se hallan localizados los servicios avanzados tanto personales como a las empresas.

2. Las ciudades son terreno abonado para crear innovaciones y distribuirlas posteriormente por todo el tejido productivo a través de las ventajas inherentes a las economías de aglomeración.

3. Los centros urbanos actúan como interfases entre las economías internacional, nacional y regional; este papel le viene dado por la confluencia en ellas de las redes de comunicaciones tanto convencionales como de tecnología avanzada (el mensatex, por ejemplo).

4. La entrada en vigor del Acta Unica en 1992 ha potenciado el papel de las ciudades al ser éstas núcleos de enlace y comunicación entre los órganos políticos-administrativos de la CEE y de los estados miembros.

5. La revalorización cultural de las ciudades opera como valor de uso en cuanto que en ellas se concreta de la población a la calidad de vida y a la cultura.

6. La crisis de los sistemas de planificación tradicional autoritaria y jerárquica y su sustitución por un nuevo tipo de planificación

estratégica ha asignado un gran protagonismo los agentes sociales y económicos, lo que confiere un nuevo papel a las autoridades locales que son por definición las más capacitadas para articular tanto los intereses privados con los públicos. (J.M. Pascual, 1990, p. 169).

Por lo que respecta al caso español y madrileño en particular, Naredo ha señalado que una sustancial diferencia entre el auge económico de los años sesenta y el actual estriba en que «aquél se apoyó en una expansión general de los negocios, del empleo y de la población de las metrópolis, mientras que éste corre paralelo con la crisis de ciertas actividades industriales, con el aumento del paro y la disminución o estancamiento de la población, resaltando así el contenido especulativo del proceso» (1988, p. 24). Así parece corroborarlo la enorme revalorización del patrimonio urbano madrileño, cifrado en 31 billones de pesetas cuyo valor se había multiplicado por 2,8 entre 1985 y 1988; si a ello añadimos el billón y medio de pesetas generado por las plusvalías bursátiles en 1987, podemos darnos una idea aproximada del componente especulativo que ha alimentado la recuperación económica madrileña (M. Ormaechea, 1989).

Mayor capacidad interpretativa de la nueva posición que las ciudades tienen en la división internacional del trabajo posee la tesis de A.J. Scott (1990); según él en realidad la internacionalización de la economía de hecho se plasma especialmente en la división del trabajo entre las grandes metrópolis y sus hinterlands. En tal sentido, la metrópolis no es otra cosa que un foco creciente de actividades gerenciales y administrativas que alternativamente pueden ser víctimas o beneficiarias de la globalización del capital; sobre esta base se ha producido la reciente reestructuración urbana y reconstruido un sistema urbano jerarquizado compuesto por centros nacionales y subcentros dominados por un reducido número de ciudades «globales» o «mundiales». Entendemos, pues, que el análisis «global» ha de ser el inevitable punto de partida de cualquier interpretación sobre la regeneración económica en curso en la mayoría de las grandes ciudades del mundo.

El modelo mundializado insurgente de la economía, descrito por Scott, fundamenta, pues, la revitalización de las grandes ciudades europeas, donde vive ya un 75 por 100 de la población; entre ellas es visible un proceso de especialización a la búsqueda de sectores expansivos. Las regiones se eclipsan ante la nueva expansividad urbana. Empiezan a crearse «marketing» urbano con resultados dispares.

Sobre la base de las citadas ventajas se viene observando con intensidad creciente un proceso de «repolarización» y que en países como Francia presenta una manifiesta nitidez (M. Savy, 1990). Esta vuelta a la polarización no es solamente demográfica y de empleo sino de desarrollo económico, en la acepción más amplia que cabe darle a este término, es decir comprendiendo las relaciones estrechas entre la producción propiamente dicha y los servicios, la disponibilidad de mano de obra cualificada, la innovación y la existencia de un marco de vida grato; en tal sentido querríamos recalcar cómo, junto a las ventajas locacionales urbanas clásicas (economías de aglomeración) se está prestando una atención creciente a lo que W. Wilbanks (1981) ha denominado «economías ambientales» (M. Valenzuela, 1977). En tal situación pueden hallarse ciudades de escasa o nula tradición industrial pero bien dotadas de factores tenidos por no-económicos hasta bien recientemente pero que cotizan al alza en las actuales circunstancias como es el denominado («cuadro de vida»), siempre que sean bien puestas en valor por un inteligente «marketing urbano». En Francia ciudades como Toulouse o Grenoble podrían ajustarse a las coordenadas trazadas.

Como en otras fases ya descritas, el proceso de reestructuración económica es concomitante con una reorganización territorial, lo que se está percibiendo en estos momentos de salida de la crisis en las sociedades capitalistas avanzadas. Si en el plano estructural manda la internacionalización de la economía, la generalización de los nuevos sistemas de información permite superar la contigüidad espacial, facilitando la deslocalización, fragmentación y dispersión de las actividades. Sus efectos son visibles ya en el sector secundario, que pasa por una etapa de transformación estructural, consistente en la reducción de puestos de trabajo (lo que no significa necesariamente pérdida de capacidad productiva), acompañada de una nueva fase de antiguos procesos productivos unitarios y diluidas las antiguas ventajas de la concentración espacial, se buscan nuevos emplazamientos para las industrias, de manera que se optimicen las condiciones de instalación, accesibilidad y funcionalidad, rehuyendo de paso los riesgos de la saturación.

Así pues, sigue subsistiendo el peligro de la desindustrialización entendida como drástica reducción ocupacional en el sector industrial y desmantelamiento de una parte importante de la capacidad productiva de algunas áreas metropolitanas o de determinadas zonas dentro de ellas. Este peligro parece tener una mayor incidencia en el A.M. de Bilbao y en algunos municipios de las de

Barcelona y Madrid (Alcalá de Henares, por ejemplo). Por otra parte, está demostrado que el futuro de la industria metropolitana va a depender cada vez más de su capacidad para generar o incorporar nuevas tecnologías en el contexto de una economía cada vez más internacionalizada. A esta idea respondería la creación de Parques Tecnológicos en casi todas las grandes ciudades españolas con la vista puesta en que en ellos se desarrollen labores de investigación aplicada y constituyan focos de actividad innovadora. En principio, las áreas metropolitanas presentan una serie de ventajas por la innovación tecnológica: mayor densidad de población, mayor cualificación profesional concentración de centros de investigación y enseñanza superior, entorno cultural privilegiado, ser centros del sistema de comunicaciones nacionales e internacionales y contener una amplia gama de servicios necesarios para el desarrollo industrial (servicios a las empresas).

Eso no quiere decir que no haya grandes diferencias en la potencialidad de cada una en particular para atraer o generar empresas innovadoras. En el caso español los primeros puestos los ocupan Madrid y Barcelona, muy por delante de las restantes. Sólo considerando la localización de las empresas mayores de los sectores electrónico, informático y de ingeniería (los tres muy relacionados con la innovación tecnológica), se observa que el 76 por 100 de las empresas de electrónica, el 33 por 100 de las de informática y el 80 por 100 de las de ingeniería se localizan en Madrid, la mayoría de ellas radicada en el municipio central (López Groh et alii, 1988, p. 126). A nivel intraurbano, las empresas de tecnología avanzada suelen presentar unos criterios de localización espacial muy diferentes de los de la industria tradicional. Los ingredientes básicos de una buena localización para ellas deben consistir, además de en tener buena localización para ellas deben consistir, además de en tener buenas comunicaciones intra y extrametropolitanas (autopistas y aeropuertos), en disponer de un entorno agradable, bien dotado de oportunidades de deporte y ocio, sin problemas de congestión ni contaminación y en estar cercanas a las universidades y otros centros de investigación.

Las preferencias locacionales enunciadas pintan un retrato robot de los emplazamientos hasta ahora elegidos para los parques tecnológicos creados en las periferias metropolitanas españolas, y en particular de los dos en fase más avanzada de ejecución, el de Tres Cantos en Madrid y el del Vallés en Barcelona. Este último reúne en su emplazamiento todas las requisitos de una localización óptima: proximidad a la U.A.B., marco físico atrayente aportado por las

boscosas estribaciones de la Collserola, suelo abundante y bien dotado de servicios, equipamiento deportivo de calidad en su entorno (campo de golf) etc. Similares condiciones espaciales se ha buscado a los emplazamientos periurbanos previstos para los de Valencia, Málaga, Asturias (localizado en Silvota, en pleno corazón de la Y asturiana).

Ya durante la etapa declinante de las viejas ciudades industriales, el espacio de oficinas crecía así como su volumen de trabajo. Hasta bien recientemente el incremento de la demanda se concentraba en los barrios de negocios del interior de las ciudades, donde los problemas de agotamiento de los volúmenes autorizados por el planeamiento han obligado a afrontar la creación de nuevos complejos de oficinas en las periferias con preferencia en las alineadas a lo largo de las grandes arterias de circulación.

En la nueva coyuntura expansiva urbana las preferencias espaciales de los servicios presentan una considerable ambigüedad, ya que, al mismo tiempo que se constata un visible incremento de empleos terciarios fuera de las ciudades y áreas metropolitanas, aparece clara una tendencia a la concentración de servicios especializados tanto públicos como privados en los centros urbanos o áreas limítrofes; el comercio puede ser un caso ejemplar de esa «localización selectiva», ya que, mientras en las áreas centrales se concentra el más selecto y caro, en las periferias urbanas tanto próximas como remotas proliferan las nuevas formas comerciales «motorizadas», como «*shopping-centers*», «*shoping-malls*» etc. También en los sectores terciarios avanzados pueden advertirse la simultaneidad entre tendencias centralizadoras y descentralizadoras sobre la base de la aplicación de nuevas tecnologías; así en el sector de seguros, B. Baran ha observado un movimiento de abandono de las oficinas regionales pues el trato con los clientes ya no necesita la proximidad física, ya que las tecnologías de información y comunicación permiten reagrupar las informaciones en grandes ficheros controlados centralizadamente; pero, al mismo tiempo el acceso a esta información se descentraliza lo que permite la introducción del «teletrabajo», versión avanzada del trabajo a domicilio. Las motivaciones para esta reorganización revolucionaria del trabajo son, al mismo tiempo que la búsqueda de reducción de costos, el deseo de las firmas por atraer o conservar su mano de obra preferida: mujeres casadas con estudios y niños pequeños (Cita de U. Pfeifer, p. 6).

Las perspectivas de reanimación de las áreas centrales puesta en marcha en esta etapa post-industrial no se reparte por igual por todas

ellas, aún cuando el balance final ha de ser positivo; así ocurre en N.Y., donde las pérdidas en Bronx y Jersey City fueron compensadas con creces por el dinamismo de Manhattan. De igual manera las relaciones entre el centro y las coronas no son homogéneas.

Las tendencias residenciales centrífugas, bien que por razones distintas, parecen llamadas a perpetuarse en la incipiente bonanza económica que han vivido las ciudades europeas en el segundo lustro de los 80. La tendencia al ensanchamiento del espacio residencial no han sido eficazmente conjuradas por las normas urbanísticas, que tienden a ser en toda Europa cada vez más rigurosas por obvios motivos ambientales y de escasez de suelo. Aunque la cifra de población de muchas grandes ciudades se mantiene estacionaria, hay más gente que aspira a disponer de un alojamiento propio (jóvenes, hogares unipersonales etc.) y el incremento de las rentas familiares determina un alza tanto en la demanda de espacio privado como del suplementario con destino a espacios libres y a equipamientos. En R.U. los promotores están ya reclamando el derecho a construir en el anillo verde y en Alemania se advierte el desplazamiento de la edificación hacia los pueblos periféricos de las áreas metropolitanas (U. Pfeiffer, p. 9). Si hasta ahora estas tendencias periféricas habían estado básicamente en función de las rentas y de la motorización, teniendo las tecnologías de la información y la comunicación un papel secundario en las decisiones de la elección de vivienda, es posible que se produzcan cambios en un futuro más o menos remoto, cuando el hogar sea lugar de ocio y trabajo todo en una pieza. Ya se ha afirmado por algún autor que la ciudad «difusa» está llamada a ser el nuevo «eslabón» en la evolución de los asentamientos humanos, dado que en ella convergen aspiraciones humanas y atractivo ambiental: su forma física será fruto de la combinación de baja densidad, tecnología de la comunicación y de la producción así como de respeto a la capacidad de carga del entorno (J. Holmes & G. Steeley, p. 145). Incluso en España con una legislación urbanística tan poco propicia para facilitar el desarrollo de una reciente encuesta ha desvelado unas preferencias mayoritarias por la vivienda unifamiliar (F. Te-rán, 1990, p. 276)

Parece pues que el panorama urbano europeo tiende a configurarse en gran medida en forma de urbanización diluida, desparrramada por el territorio en torno a núcleos más densos que serán las ciudades actuales; es interesante no perder de vista el interesante papel estructurante de nuevas piezas territoriales de dominante

residencial difusa, la «*spread city*», «*ciudad galáctica*» o como quiera denominársela. Esta nueva centralidad de los núcleos urbanos puede convertirse en un elemento de madurez de los nuevos ámbitos urbano-territoriales hacia los que se acerca la ciudad postindustrial; justamente el «policentrismo» dará mayor equilibrio y cohesión a las regiones urbanas, sin duda el modelo más característico de las sociedades avanzadas. Abundando en la misma línea, la distinción entre los metropolitanos y no metropolitanos así como entre rural y urbano puede perder capacidad explicativa de la realidad.

A pesar de lo arriesgado de las profecías, se ha avizorado un mundo urbano del año 2020 que puede parecerse al de 1910 mucho más que la de 1960. De tal manera, las «Áreas Metropolitanas del siglo XXI –ha escrito C.L. Leven– parecerán Massachusetts sin Boston o, al menos, con un Boston mucho más pequeño que hoy. Curiosamente, la gente vivirá en más altas densidades netas que en los actuales suburbios y los gradientes de densidad serán más acusados que ahora, particularmente si los nodos urbanos están conectados por ejes de tráfico rápido» (1982, p. 592).

El nuevo escenario de expansividad económica no repercute con uniformidad a nivel intraurbano, como ya se ha apuntado; es de destacar el comportamiento que están teniendo las áreas centrales urbanas en la nueva coyuntura, que es completamente inverso al experimentado en la anterior etapa de crisis; como se recordará, durante la pasada década se produjo un proceso de desconcentración de la industria a favor de las periferias. Ahora, en cambio, se observa la concentración de los servicios, sobre todo los «servicios a las empresas» (asesoramiento y consultoría, publicidad etc.) en los municipios centrales de las aglomeraciones; así se observa en el caso de Madrid (99 por 100) y Barcelona (80 por 100) con respecto al total de sus respectivas áreas metropolitanas. Las razones son:

1. La importancia de los relaciones personales en este tipo de empresas con clientes, consultores etc.
2. Las empresas de servicios tienden a localizarse en lugares de prestigio de la ciudad, dotados de gran carga simbólica.
3. La necesidad de gran accesibilidad de estos servicios a los centros de innovación tecnológica y al mercado de mano de obra altamente cualificado.
4. La escasa capitalización de estos negocios así como su reducida plantilla, muy flexible y móvil, facilita su ubicación en peque-

ños locales y despachos en el centro urbano con la ventaja de que esta localización no encarece en exceso la cuenta de resultados de la actividad.

En el caso de Madrid los servicios a las empresas responden a pautas acusadamente centrípetas; en la denominada «almendra» central se concentran los dos tercios de estos negocios, aumentando aún más la proporción si sólo se incluyeran los servicios avanzados (P. Gómez de Enterría, 1988). Algo similar cabría decir del terciario decisional; por citar una rama muy significativa del mismo, la bancaria, se ha comprobado que de los 32 bancos extranjeros instalados en España desde 1978, 31 han situado su sede central en Madrid y 72 de las 80 oficinas de representación de otros tantos bancos extranjeros; muy parecida es la situación de otras ramas financieras (fondos de inversión, sociedades mediadoras, brokers etc.) (J.M. Naredo, 1988, p. 29)

Precisando algo más en las preferencias locacionales de los servicios avanzados, se observa cómo prefieren los distritos centrales los mejor comunicados, dotados de servicios personales e institucionales así como socialmente más prestigiados. El resultado no es otro que el incremento de los desequilibrios territoriales entre centro y periferia al privilegiar la fragmentación funcional del espacio. Los problemas derivados de la sobreconcentración del terciario avanzado y de los equipamientos de centralidad en el corazón de las ciudades desencadena desajustes y secuelas problemáticas, entre los que destacaríamos:

1. La sobrevaloración del suelo en las zonas céntricas, consecuencia de una excesiva concentración de la demanda en un espacio reducido, provoca un crecimiento generalizado de los precios de los bienes y servicios, lo que, a partir de un determinado umbral, disuade de nuevas implantaciones.

2. La saturación de la circulación en las vías de acceso y del interior del centro con sus correspondientes costes sociales (ambientales, estructurales, coste de la fuerza de trabajo).

3. El incremento de los costes del transporte público como consecuencia de una estructura centrípetas de la red.

4. La tendencia a localizar los centros decisorios y direccionales en un territorio restringido provoca la fragmentación de los espacios urbanos y refuerza la división entre centro y periferia.

Pero la valoración de las áreas centrales urbanas en la actual coyuntura no sólo tiene raíces económicas; el hecho de que en ellos

se concentre también el grueso de la función lúdica y simbólica de la ciudad hace que su imagen se magnifique a los ojos de los residentes de las periferias residenciales. Así está ocurriendo en París, cuyo rasgo como ciudad de espectáculo vespertino ha sido resaltado por J. Coutras (1987). En gran medida el atractivo de París para los «banlieusards» y habitantes de las ciudades nuevas estriba en la pobreza de la oferta local en lugares de encuentro, diversión o restauración (típicos servicios personales demandados por la población mesocrática de las periferias). La complementariedad entre ambas piezas territoriales se impone, siendo el nexo entre ambas, como no podía ser menos, el transporte. Se ha advertido en el caso de París una intensificación de la frecuentación en aquellos lugares más directamente ligados a la vivienda, sea éste el RER, sea en la proximidad a la autopista. La misma autora señala cómo los transportes son una herramienta indispensable para garantizar la calidad y originalidad de la vida periférica; en particular, en el caso de las mujeres no trabajadoras, son esenciales para fundar la imagen que ellas tienen de su posición espacial en la aglomeración.

CENTRO Y PERIFERIAS EN LAS POLÍTICAS URBANAS RECIENTES. ALGUNOS CASOS EUROPEOS

Como en otros lugares de este texto se ha señalado, los problemas económicos, sociales e incluso urbanísticos que se materializan en las zonas urbanas, sean éstos los propios de la crisis o de la expansión económica, reflejan las grandes tendencias de la economía nacional e internacional; de aquí que su tratamiento deba plantearse en el marco de una estrategia urbana de ámbito al menos nacional. Esto no quiere decir que no haya que tener en cuenta para diseñarla las circunstancias de las ciudades concretas, ya que será en ellas donde deberán encararse las líneas de actuación que pudieran acordarse.

Podemos estar de acuerdo en que las causas estructurales de la crisis urbana son esencialmente no espaciales, pero hay realidades que a nivel local contribuyen al declive urbano, las cuales, por otra parte, se hallan concentrados en determinadas zonas, sobre las que los efectos perniciosos de la crisis se magnifican. No es casualidad, por ello, que para emprender una política de intervención en los espacios urbanos más afectados por la crisis haya que simultanear, junto a política macro, medidas menudas en espacios concretos (*area-based politics*) que involucren al mismo tiempo que al espacio

productivo a los elementos espaciales de consumo colectivo y de la calidad de vida de la población. La misma argumentación sería válida para etapas de bonanza o de acusada expansividad económica urbano, aunque sin caer en la tentación de lo local, que olvida las claves del funcionamiento metropolitano, a saber la movilidad e interdependencia (G. Burgel, 1985).

Así pues, la importancia de la componente espacial en la formulación de políticas urbanas se debe, según la O.C.D.E. a dos factores; primero porque todo organismo urbano se instala sobre y configura un territorio; en segundo lugar porque la población razona en término espaciales, identificándose con los problemas de un barrio o ciudad dados, donde se hallen concentrados los problemas. De aquí que, con buen acierto a nuestro modo de ver, por parte de numerosos poderes locales se ha intervenido sobre ámbitos urbanos concretos para resolver en ellos los efectos y disfuncionalidades engendradas por la crisis o bien se han aprovechado las oportunidades o inercias desencadenadas por la prosperidad económica. No es que con las políticas de intervención localizadas se anulen los procesos estructurales de la expansión o declive urbanos, pero su ausencia podría no responder a las demandas sociales, que, como se ha señalado, se configuran espacialmente. De aquí que las políticas de intervención espacialmente localizadas deban ser el complemento indispensable de las políticas estructurales. Ello no obsta para que sea bueno, a nuestro modo de ver, incentivar la atención para con la dimensión espacial de la actividad económica en su relación con los procesos de desarrollo (M. Valenzuela, 1988, p. 131).

4.1. La intervención en las áreas centrales, clave de las políticas de reanimación económica en la etapa de crisis urbana

Fueron las áreas centrales urbanas, como ya se sabe, las más intensamente aquejadas por la crisis de las metrópolis durante los 70 por razones sobradamente conocidas: congestión y contaminación, deficiente accesibilidad, déficits de servicios, pérdida de calidad ambiental, problemas de seguridad etc. Esto hizo que las actividades propias de la etapa postindustrial buscaran otros asentamientos distintos de los viejos centros fuera o dentro de las áreas metropolitanas. Las «inner cities» europeas llegaron a tal situación con algún retraso respecto a los U.S.A. El R.U. se anticipó a los demás países en el dudoso protagonismo del declive de sus áreas interiores, lo cual se observó ya hacia mediados de los 60.

La postración económica de las «inner cities» parecía algo definitivo y el propio P. Hall llegó a arriesgar la hipótesis de que incluso los futuros cambios tecnológicos iban a actuar en contra de ellas (Citado por Allende, p. 40). De aquí que no fuera exagerado plantear sus perspectivas económicas como un auténtico reto (*the inner city challenge*). Hizo falta llegar a finales de los años 70 para que se diera un giro completo en la política urbana referente a las áreas centrales, asignándoseles por primera vez prioridad en las políticas sociales y económicas, tras varias décadas de primacía de descentralización económicas y de control de usos en las áreas interiores. En este contexto la nueva atención de los poderes públicos hacia las «inner cities» se va a centrar en dos aspectos básicos; por una parte, se primaron todas las cuestiones relativas al bienestar individual y colectivo de los residentes en ellas; por otra, se pusieron en marcha medidas encaminadas a incentivar la reanimación económica.

Nos centraremos en este último objetivo, a cuyo servicio puso el gobierno conservador británico de finales de los 70 dos instrumentos de política urbana que, independientemente del juicio que merezcan causaron un considerable efecto. Se trata de las *Urban Development Corporations* (UDC) y de las *Enterprize Zones* (EZ); las primeras se destinaban a tratar situaciones de amplias zonas deprimidas y sin apenas utilidad económica como los muelles de Londres o Liverpool, donde por primera vez se pusieron en práctica. En cuanto a las *Enterprize zones*, cuyo nacimiento coincidió con la llegada al gobierno tanto en USA como en el R.U. de partidos conservadores, tienen como finalidad relanzar áreas en declive con problemas de desempleo y deterioro físico; a tal fin se pretendía incentivar a la clase empresarial local mediante ventajas financieras y fiscales pero también dulcificando y simplificando el aparato normativo y los controles urbanísticos que les afectaran y, en consecuencia reduciendo al mínimo la burocracia que tendrían que soportar aquellos en el proceso de creación y funcionamiento de la actividad. Aunque las E.Z. no iban específicamente dirigidas a las «inner cities», los problemas agudos de declive que padecían las hará destinatarias privilegiadas de esta figura (Allende Landa, 1983). La prima concedida mediante las E.Z. al neocapitalismo ha sido objeto de numerosas críticas por la supeditación plena de los intereses colectivos al lucro individual. Sin llegar a tanto, la idea de reconvertir la planificación urbana más hacia la orientación que hacía el control es considerada por algunos como una vía eficaz para aprovechar y desarrollar nuevas oportunidades (L. Suárez Vila, 1988, p. 25).

El caso de los «docks» londinenses es un arquetipo de cómo la evolución tecnológica ha modificado algunas formas tradicionales de ocupación del espacio central urbano (puertos, estaciones, mercados etc.). Por contra, mantienen al igual que otras muchas zonas portuarias, junto a la prima de centralidad, un atractivo ambiental: su acceso directo al agua. En un hecho que la reconversión de estas zonas se ha convertido en la operación de reordenación espacial con mayor éxito de los diez últimos años en ciudades de tan distinto tamaño, situación y función como Baltimore, Oslo, Glasgow, Amberes o Rotterdam. En el caso de Londres existían numerosos obstáculos para el programa de revitalización, que se superaron mediante la creación por el gobierno en 1981 de la *London Docks Development Corporation*, con plenas atribuciones en materia de planeamiento sobre la zona más extensa dedicada en Europa a una operación de reordenación interior: 20 millas cuadradas de terrenos y 55 millas de frente acuático entre St. Katherine's Docks y los Royal Docks. El instrumento central del programa es la incentiva-ción, financiera principalmente a los promotores privados; paralelamente la LDDC ordena los terrenos para la edificación y mejora las infraestructuras de la zona sobre todo las de acceso. La primacía concedida a la iniciativa privada en la mejor línea del pensamiento conservador ha desatado una acusada especulación inmobiliaria, explicable por la proximidad de la city con su población de «yuppies» y la pujanza de las actividades terciarias en ella alojadas, que ven en los antiguos docks posibilidades muy apetecibles de expansión. Justamente la proximidad de esta clientela y de la población flotante que llega a Londres de todo el mundo ha dado una gran trascendencia a las actividades de ocio y turismo, bien aisladamente, bien adscritas a operaciones inmobiliarias como el puerto recreativo creado en el interior de los antiguos St. Katherine's docks (S. Page, 1988).

De las esperanzas puestas en la operación dan prueba los 40.000 empleos nuevos que deben crearse sólo en la *Isle of Dogs* al final de la segunda fase del programa de ordenación (U. Pfeiffer, 1988, p. 4); las expectativas son ciertamente positivas, pues no debe olvidarse que, hallándose justo al lado de un gran centro financiero en expansión, va a servir de válvula de escape para la presión constructiva ejercida desde el interior de la city. Esta circunstancia da al caso londinense un sesgo optimista que seguramente no van a tener ciudades postuarias, que también cerraron total o parcialmente sus instalaciones como Liverpool, Glasgow o Bristol. Una operación de semejante envergadura se pretende realizar en las más antiguas y

centrales instalaciones postuarias de Rotterdam, que mediante esta operación aspira a convertirse en un «*high-teck worldport*». Barcelona aspira, en el marco de la preparación de las Olimpiadas, a reorientar sus instalaciones portuarias, destacando en este proyecto en cuestión los beneficios no sólo económicos sino también urbanísticos y sociales que la operación va a reportar; no en vano el puerto de Barcelona, enquistado en el corazón de la ciudad, está rodeado de barrios muy necesitados de mejora ambiental y de expectativas de empleo como el Raval o La Barceloneta. Los objetivos del plan, que ya ha dado algunos interesantes pasos (*Moll de la Fusta*), serían orientar la zona hacia el comercio y el turismo, conseguir integrar la ciudad con el mar y crear empleo. Idénticos objetivos de recuperación y reutilización de viejas áreas industriales y ferroviarias se asigna al complejo residencial de la **Villa Olímpica**, limítrofe por el S. con el área portuaria barcelonesa.

La existencia de estas zonas obsoletas en el interior de las metrópolis no parece a juicio de algunos autores, razón suficiente para certificar en todos los casos una situación de declive más acusada que en el conjunto de la ciudad, habida cuenta de que la crisis afecta por igual a toda la economía y a todo el territorio que la soporta; de aquí deducen la inutilidad de las políticas de intervención en las áreas centrales, que podría, de esa forma interpretarse como «cosmética para mitigar algunos de los peores efectos del declive urbano» (Allende Landa, 1983, p. 45). Aunque tal posición pudiera ser parcialmente cierta, regenerarlas es apostar por una reanimación urbana global, en la que sin duda deben estar inmersas. Así se ha hecho, por ejemplo en Dortmund (región del Ruhr siderometalúrgico y decadente), donde se ha procedido a la regeneración de 56,4 ha de terrenos pertenecientes a la Empresa Hoesch, consistente en la demolición de edificaciones inservibles, creación de servicios e infraestructura, mejora de la accesibilidad, descontaminación del suelo etc (A. Vázquez Barquero, 1988, p. 150). Operaciones como esta algo ayudarán a propiciar las condiciones ambientales y por ende el atractivo residencial de las zonas implicadas, sin el cual será muy difícil acelerar el cambio hacia sectores de tecnología de punta y hacia el terciario avanzado en el conjunto de la ciudad.

La obsolescencia de espacios intraurbanos y su destino a actividades más competitivas de rasgos acusadamente postindustriales tiene en París un ejemplo de matices mucho más ricos que Londres. Presenta, además, una diferencia esencial respecto a lo descrito para los docks londinenses y es el ejercicio de un mayor control por

parte de las administraciones públicas sobre las investigaciones. Ahora bien, si es verdad que proyectos como *Les Halles* o *La Villete* no han sido dejadas por completo en manos de la lógica del mercado, la iniciativa privada es la que ha aportado el necesario respaldo financiero para emprenderlas. A esa confluencia de lo privado y lo público, tan propio de un país aún muy burocratizado como Francia, Savitch la ha denominado «aparato esencialmente corporativo» (1988, p. 132). La mayor parte de las áreas en proceso de renovación dispersas por toda la ciudad ha quedado fuera de uso por la salida de ellas de la industria y ciertos servicios básicos urbanos (matadero en el caso de *La Villete* y mercados centrales en el de *Les Halles*). Los proyectos de mayor envergadura se hallan alineados a lo largo de un eje que iría desde *Les Halles* a *La Defense* a lo largo de los Campos Eliseos. Una enorme inversión de capital privado y público ha convertido a este eje en un obligado punto de referencia para los negocios mundiales; pues afirmarse que aquí se halla una de las puntas de lanza de la economía pos-industrial a nivel internacional.

Estas y otras operaciones de relanzamiento económico y reorganización espacial de las áreas centrales metropolitanas son al mismo tiempo símbolo e instrumento del acceso de ciertas grandes urbes al rango de capital mundial («global city»), caracterizadas por ser centros mayores de finanzas internacionales, control empresarial y producción e intercambio de información; en tal proceso quedan involucradas en no menor medida las periferias de acuerdo con una estrategia de localización selectiva marcada por el capital transnacional. Tal ha sido el caso de París, donde se manifiesta esta complementariedad en las operaciones de centro (**Les Halles**), primera corona (**La Defense**) y periferia remota (nuevo centro alimentario de **Rungis**, junto a Orly). Igualmente ha ocurrido en Frankfurt, donde la maquinaria de crecimiento económico está compuesta por piezas centrales, asiento de las funciones superiores, y periféricas como la Feria, el aeropuerto o la *City West*, gigantesco complejo de oficinas cercano al recinto ferial, en la que trabaja el arquitecto postmoderno Ungers (R. Keil & P. Lieser, 1990, p. 189). Los casos de Madrid y Barcelona también permiten ejemplificar ese mismo reparto centro-periferia entre actividades representativas de la nueva expansividad de los organismos metropolitanos, aunque en ambos casos se trate de un efecto reflejo o de trasvase a partir de las ciudades globales. Como tal se podría interpretar el binomio Parque Tecnológico Avenida Diagonal de Barcelona o en Madrid la situación rigurosamente simétrica a la anterior representada por La

Castellana-Parque Tecnológico de Tres Cantos, cuyo motor ha sido la multinacional A. T. & T.

4.2. *Las políticas de periferia: de la recualificación residencial a la difusión de centralidad.*

La herencia que las etapas de urbanización y suburbanización dejó en las periferias de las grandes ciudades europeas es abiertamente dispar. Así junto a las barriadas-jardín ampliamente difundidas en los países del N. y en el R.U., cuya calidad residencial es relevante, la conjunción de las teorías racionalistas del «*open planning*» y de las ventajas de la legislación francesa para con la vivienda social (H.L.M.) dio nacimiento a los «*grands ensembles*» de vivienda colectiva de los años 50-60 destinados a alojar a las masas inmigrantes; este tipo de asentamiento periférico también fue ampliamente utilizado en el resto de las grandes ciudades de los países mediterráneos, Barcelona y Madrid incluidas, con el apoyo paternalista del régimen. Tales asentamientos nacen con una fuerte dependencia exterior en cuanto a trabajo y servicios, mayoritariamente alojados en las áreas centrales.

La crisis urbana supuso, pues, una doble pérdida en las relaciones de los residentes en los municipios satelizados respecto a las ciudades centrales, pues veían cómo se diluía su papel como mercado laboral por los procesos de desindustrialización en curso, al mismo tiempo que la pérdida de calidad ambiental y nivel dotacional en ellas las hacía menos atractivas para la población suburbana.

Simultáneamente, la crisis se cebaba con más dureza en las unidades residenciales de vivienda colectiva, reflejándose ésta tanto en el continente físico (deterioro, desdotación etc) como en el contenido social (paro, delincuencia etc.). El pleno acceso al «*derecho a la ciudad*» se alejaba de ellas cada vez más. En el caso francés en general y en parisino en particular se constata el deterioro a lo largo de los 70 de los conjuntos H.L.M. Por citar un caso que hemos visitado recientemente, el conjunto «*La Rose des Vents*», situado en Aulnay-sous-bois en la banlieue NE de París, compuesto por 3.132 viviendas, respondió a una fuerte demanda de alojamiento a principios de los años 70. El programa era de aceptable calidad a nivel constructivo, dotacional y de espacios libres (40 m² por vivienda). A partir de 1976 comenzó el deterioro, marcado por la aparición de una proporción creciente de población extranjera con sus secuelas de nacimiento, inseguridad etc. y el abandono de las

familias de mayor nivel, que se marcharon a zonas más exteriores de habitat unifamiliar.

Para ésta y otras muchas situaciones parecidas en las periferias francesas se emprendió un programa de desarrollo social de los barrios a partir de 1981, luego englobado en el *Programa Ensembles 86*, enmarcado en el IX Plan. Los veinticuatro casos seleccionados presentan un cuadro clínico muy similar: pobreza, paro, degradación de las edificaciones, ausencia de urbanismo etc. La dinámica emprendida ha demostrado que la eficacia de las medidas está superditada a la colaboración de los interesados pero también a la existencia de una economía estable que elimine la lacra del paternalismo. De donde se desprende que no hay recetas para cambiar un barrio sino que es toda la gestión urbana la que debe ser puesta en cuestión, poniendo de este modo sobre el tapete las causas por las que un determinado barrio se halla marginado. De nuevo, hay que contemplar solidariamente la relación centro-periferia para darle una respuesta coherente a ambas, aunque los problemas puedan hallarse concentrados en un espacio físico concreto.

Las fórmulas utilizadas por el planeamiento urbano para subsanar el deterioro de los barrios periféricos y asegurar su conexión con la ciudad central son a menudo voluntaristas o retóricos. Querríamos que tales adjetivos no fueran válidos para operaciones urbanas del actual *Plan General de Madrid* de 1985 como la reorganización de la Estación de Atocha y de la Puerta del Sol; el primer caso tendría la virtualidad de facilitar el acceso por motivos laborales a la ciudad central desde la periferia S. y SW y la Puerta del Sol sería la auténtica «plaza mayor» de toda la corona S., donde confluiría su población con fines lúdicos, comerciales o de encuentro.

Desde hace años se viene hablando de «regiones metropolitanas policéntricas» como una alternativa para la «metrópoli difusa» de U.S.A. y el R.U. y particularmente útil como antídoto frente a los desplazamientos cotidianos suburbios-ciudad central (*journey-to-work*) (C.L. Leven, 1982). Las nuevas coyunturas por las que han atravesado los organismos metropolitanos, de la crisis al relanzamiento económico, así como la reestructuración espacial propiciada por la revolución tecnológica, se ha saldado, como ya se ha señalado, con nuevas modalidades de expansión periférica; los problemas ligados a la difusión urbana se hallan, pues, de total actualidad: sociológicos, ambientales, dotacionales etc. En tal contexto, son razonables las llamadas hacia un equilibrio interno de las metrópo-

lis, que pasa por la «multinucleación», consistente en una política de reforzamiento de los núcleos secundarios; de esta manera, la centralidad sería compartida por los núcleos urbanos de distinto rango y no sólo de la ciudad-central, lo que traería consigo un enriquecimiento del conjunto de la aglomeración; al mismo tiempo, se suavizarían las tensiones de todo tipo, articuladas en torno al binomio terciarización-gentrificación, que actualmente gravitan sobre las ciudades-centrales.

En Madrid, como en otras regiones metropolitanas, los nuevos procesos de centralización selectiva de las actividades terciarias superiores conviven con ciertos procesos de difusión espacial de las actividades, incluso las avanzadas, sobre la base de las nuevas tecnologías de información y comunicación; junto a ello, se está dando una gran difusión de formas residenciales de baja densidad en las áreas de mayor calidad ambiental (NW). Uno y otro fenómeno espacial, al mismo tiempo que agudizan la segmentación socio-espacial, está reclamando pero también, en alguna medida, posibilitando una distribución más equilibrada y equitativa de bienes, servicios y oportunidades sobre el territorio. Además, la nueva situación (hasta agosto de 1990) de bonanza económica parece crear buenas oportunidades para la recualificación y equilibrio de las periferias.

En estas coordenadas adquieren sentido las *Estrategias Metropolitanas* presentadas el pasado mes de junio, cuya redacción suple a las *Directrices Territoriales* prevista en la *Ley de Ordenación del Territorio* de 1984. Concebidas bajo el lema «Madrid, región metropolitana» su objetivo fundamental estriba en la «difusión de centralidad», orientada tanto para lograr una mayor equidad en el acceso a los servicios de la metrópoli y, en particular, impulsar una mayor integración de sus áreas periféricas, así como la reactivación económica de las que más lo necesiten. El desarrollo de esta estrategia presupone una intensa actuación pública, que, paralelamente a la realización de infraestructuras de transporte público y de viario, creará nuevos espacios adecuados para la localización de actividades económicas a 20-25 km. de la ciudad central, compensando de esa manera la tendencia prioritaria del mercado a aumentar el desequilibrio empleo-residencia entre las áreas centrales y las periferias (Comunidad de Madrid, 1990 pp. 14-16).

Asumen, pues, las *Estrategias* el principio de difusión de centralidad (funciones de capitalidad) hacia núcleos intermedios del sistema de asentamientos madrileños como Aranjuez, Villalba o Alcalá

de Henares con el consiguiente efecto beneficioso para los distintos espacios subregionales. El proceso se halla en marcha con desiguales resultados. Quizá donde más avanzado está la creación de un «núcleo de centralidad secundaria» es en Alcalá de Henares, cuya idea central ha sido desplazar hacia ella actividades terciarias avanzadas al servicio del conjunto de la ciudad pero prioritariamente del «corredor» del bajo Henares. La gran accesibilidad de Alcalá respecto al «corredor» y de la comarca de La Campiña justifican y aconsejan la creación de este polo de actividades centrales en el extremo oriental de la metrópoli madrileña que equilibre el sobrepeso dotacional del municipio de Madrid.

En el trasvase de capitalidad hacia Alcalá está llamada a jugar un papel relevante la Universidad en su doble papel de dar satisfacción a la demanda local pero también a las exigencias en asesoramiento, investigación y desarrollo de las nuevas empresas que, al calor de la nueva coyuntura y de los beneficios de la Z.U.R. se han ido instalando en el «corredor», Así lo entendieron las *Estrategias* cuando afirman:

«La Universidad representa una oportunidad notable para la sociedad local en el ámbito de la formación, el desarrollo de la innovación empresarial y el propio desarrollo de los servicios a las empresas y al tejido industrial y social reforzará, sin duda, la centralidad de la ciudad».

Queda recalcada así la cuota de centralidad que la Universidad puede aportar a Alcalá y al Corredor del Henares en la línea de los denominados «centros difusores metropolitanos». En algún momento de la implantación autonómica se llegó a hablar de la posible «capitalidad cultural» para Alcalá, que en consecuencia recibiría las correspondientes competencias; de hecho está prevista la creación en ella del Archivo y Museo regionales. Además, el *Convenio Alcalá*, firmado entre el Estado, La Comunidad y el Ayuntamiento, comprende operaciones de recuperación monumental en el Casco histórico con fines universitarios y culturales. Así pues, la idea de Alcalá como «empresa cultural» comparte todo tipo de justificantes desde la óptica de la «multinucleación» de una metrópoli tan monocéntrica como hasta ahora ha sido la de Madrid.

La idea multipolar como criterio organizador de las metrópolis lo comparte igualmente el *Projet Regional D'Amenagement* aprobado en 1989 para la *Región Urbana de L'Île de France* ; en este documento se apuesta también por el policentrismo que deberán incluir en esencia:

- La creación de polos urbanos nuevos, ciudades nuevas y centros de banlieue.

- La salida fuera de París de funciones superiores, comercio y servicio.

- La multiplicación de polos de empleo nuevos en la periferia.

De todo lo dicho se desprende que está surgiendo un nuevo orden en las relaciones centro-periferia, llamado a cambiar sustancialmente los clichés heredados de etapas anteriores en cuanto piezas bien definidas y contrapuestas. Quizá estemos en el camino de alcanzar una organización equilibrada y, sobre todo, más rica en oportunidades laborales y de calidad de vida para sus habitantes sin los problemas mayores de etapas anteriores (falta de tiempo libre, congestión, elevados costos etc.).

BIBLIOGRAFIA

- ALLENDE LANDA, J. (1985) «Crisis metropolitana y entreprize zones. Una experiencia en la política urbana». *Ciudad y Territorio*, n 56, pp. 37-51.
- BURGEL, G. (1985) «Des collectivités local de l'ouest parisien face aux mutations» (en) *Estudios sobre Espacios Urbanos*, I.E.A.L., pp. 677-687.
- COMUNIDAD DE MADRID (1990) *Madrid región metropolitana. Actuaciones y Estrategias*. 3 vols.
- COUTRAS, J. (1987) *Des villes traditionnelles aux nouvelles banlieues*. París, SEDEs. Cfr. «Articulation banlieue nouvelle centreagglomeration; complementarités et contradictions, pp. 141-151.
- CAPPELLIN, R. (1990) «Descentralización territorial de la industria» (en) Ministerio de Economía y Hacienda. Secretaría de Estado de Hacienda. *Política regional en la Europa de los 90*, pp. 293-301.
- CHESHIRE, P. (1988) «Regiones urbanas y regiones rurales en la Comunidad Europea: La evolución de las ventajas de tipo espacial». *Estudios Territoriales*, n. 26, pp. 81-102.
- et alii (1987) *Problemas urbanos y políticos regionales en la Comunidad Europea de los 12*. Universidad de Reading, 233 p. (Traducción del Instituto del Territorio y Urbanismo).
- CHISHOLM, M. (1987) *Inner city waste land*. London, Institute of Economics Affairs.
- DREWETT, R. & ROSSI, A. (1981) «General urbanisation trends in Western Europe (in) KLAASEN, L.H. et alii. *Dynamics in urban development*, London, Gower, pp. 119-136.

- ENSEMBLES. *Bulletin de la Commission pour le Developpement Social des Quartiers*. Numero special, décembre 1985.
- GOMEZ DE ENTERRIA, P. (1988) «Los servicios a las empresas en la Comunidad de Madrid». *Economía y Sociedad*, n. 1, diciembre 1988, pp. 86-94.
- GRAZIANI, J. (1977) *Tecnologia e decentramento produttivo*. Torino, Rosenberg e Sellier.
- HALL, P. ed. (1981) *Inner city in context*. London, Heinemann.
- (1988) *Cities or to-morrow*. London, B. Blackwell. Cfr. «The city of the highway» pp. 273-318.
- HOLMES, J & STEELEY, G. (1990) *The living city*. London, Routledge, Cfr. «Town and country», pp. 136-151.
- KEIL, R. & LIESER P. (1990) «Frankfurt: ciudad global-política local». *Economía y Sociedad*, n. 3, pp. 179-200.
- KLAASEN, L. H. & SCIMENI G. (1981) «Theoretical issues in urban dynamics» (in) Laasen et alii., ed. *Dynamics of urban development*, London, Gower, pp. 9-89.
- LEVEN, CH. L. (1982) «Growth and nongrowth in Metropolitan Areas and emergence of polycentric metropolitan form» (in) L.S. Bourne, ed *Internal structure of the city*. 2nd. edit. New-York, Oxford Unviersity Press, pp. 585-593.
- LOPEZ GROH, F. coord. (1987) *Areas metropolitanas en crisis*. Madrid, Instituto del Territorio y Urbanismo, 216 p.
- MENDEZ, R. (1990) «Crecimiento periférico y reestructuración metropolitana: el ejemplo de Madrid». *Alfoz*, n. 71, pp. 47-52.
- NAREDO, J.M. (1988) «Sobre la naturaleza de la actual recuperación madrileña». *Economía y Sociedad*, n. 1, pp. 24-34.
- O.C.D.E. (1983) *Las ciudades en transformación (Administración del Cambio Urbano)*. Vol. I. Políticas y financiación, 179 pags.
- ORMAECHEA, M. (1989) «Madrid se fragmenta». *España Economica*, marzo 1989, pp. 86-90.
- PAGE, S. (1988) «Tourists arrive in the docks». *Town and Country Plannng Review*, june, pp. 178-179.
- PASCUAL, J.M. (1990) «Los servicios avanzados a las empresas en la estrategia de las ciudades». *Papeles de Economía Española*. n. 42, pp. 169-172.
- PFEIFFER, U. (1988) *Technologies nouvelles et structure urbaine*. Paris, O.C.D.E., 19 p. (Mimeo, circulación restringida).
- REMY, J. (1976) *La ciudad y la urbanización*. Madrid. I.E.A.L., 311 p.
- ROBERT, J. (1979) «Megalopolis north-west Europe. Preliminary conclusions and open questions» (in) *The enviroment of human*

- settlements. Human well-being in cities.* Oxford, Pergamon Press, 1979, vol 2. pp. 157-164.
- SAVITCH, H.V. (1988) *Post-industrial cities. Politics and planning in New York, Paris and London.* Princeton, N.J., Princeton University Press, 368 p.
- SAVY, M. (1990) «Mutation économique et changement spatial. Vers le territoire des réseaux?». *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n. 46, p. 106-113.
- SCOTT, A.J. (1989) *Metropolis. From the division of labor to urban form.* Berkeley, University of California Press, Cfr. «Urbanization and the new spatial division of labor», pp. 203-233.
- SUAREZ-VILA, L. (1988) «Reconversión industrial, cambio tecnológico y planes de desarrollo metropolitano». *Estudios Territoriales*, n. 27, pp. 13-26.
- TERAN, F. de (1990) «Las ciudades del futuro y la política regional» (en) *Política regional*. op. cit., pp. 267-289.
- VALENZUELA, M. (1977) *Urbanización y crisis rural en la Sierra de Madrid.* Madrid, I.E.A.L., 533 p.
- (1984) Los procesos de difusión espacial de la ciudad. Tendencias recientes (en) *Geografía y Urbanismo*. Salamanca, Junta de Castilla y León, 1984, pp. 169-179.
- (1986 a) «Calidad residencial y política de vivienda. La pervivencia de graves situaciones de inadecuación residencial en las ciudades españolas» (en) *Estudios sobre espacios urbanos*. Madrid, I.E.A.L., 1986, pp. 263-281.
- (1986 b) «Los espacios periurbanos (Ponencia)». *Actas del IX Coloquio de Geógrafos Españoles*. Murcia, Universidad y A.G.E., 1986, pp. 81-125.
- (1987) «Territorio y expansividad económica. Tendencias recientes en la Comunidad de Madrid». *Estudios Territoriales*, n. 25, sept. dic. 1987, pp. 45-67.
- (1988) «Ciudad y calidad de vida. Políticas e instrumentos para la recuperación social del espacio urbano» (en) *Espacios rurales y urbanos en áreas industrializadas*. Barcelona, Oikos-Tau, 1988, pp. 117-145.
- (1990) «Madrid. Les nouvelles périphéries» (in) *Géographie d'une Espagne en mutation*, Madrid, Casa de Velázquez, pp. 221-243.
- VAZQUEZ BARQUERO, A. (1988) «Las iniciativas locales, estrategia de desarrollo en los países de la Comunidad». *Estudios Territoriales*, n. 26, pp. 145-161.
- VERS un projet régional d'aménagement (1989). *Les Cahiers de l'Institut d'aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Île de France*, Suplement au n. 91, 41 p.

WHITE, P. (1984) *The West European city. A social geography*. London, Longman. Cfr. «The suuburbs and beyond» pp. 213-233.

WILBANKS, T.J. (1980) *Location and well-being. An introduction to economic Geography*. San Francisco, Harper and Row, 461 p.

Madrid-Valencia, septiembre de 1990.