

## *Las pautas del crecimiento urbano posindustrial: de la rururbanización a la ciudad difusa*

### I EL DESFASE DEL CONCEPTO DE RURURBANIZACIÓN

Los analistas del territorio constatan la fuerza, cada vez mayor, del crecimiento desordenado de funciones, antaño urbanas, en la periferia o, mejor, en el espacio exterior de las ciudades. En septiembre y octubre de 2001 se celebraron en Barcelona y Oviedo los congresos respectivos de urbanistas (45 Congreso Internacional de la IFHP, *International Federation for Housing and Planning*) y geógrafos (XVII Congreso Nacional de Geógrafos Españoles). En ellos se planteó como una preocupación principal la interacción campo-ciudad o urbano-rural, aunque parece ser que no se llegó a las mismas conclusiones. A los arquitectos urbanistas les preocupa más que las infraestructuras de alta capacidad sean las responsables de un crecimiento «desorganizado» de las grandes urbes a causa del triunfo del coche como medio de transporte. Y coinciden en proponer la *renovación urbana*<sup>1</sup>, tema central de su congreso, y la recuperación de la ciudad tradicional como alternativa (R. Rogers, D. Cechini, J. A. Acebillo y J. Busquets...). Los geógrafos, en cuyo congreso se planteó el asunto en una mesa redonda<sup>2</sup>, más bien consideran que la interacción urbano-rural, por su fuerza actual, no puede ser

aprehendida con la terminología tradicional (conceptos como periurbano, suburbano, rururbano...) y, por lo mismo, no parece tener alternativas: se está configurando el espacio de la ciudad posindustrial. Modelo propio de lo que el filósofo, estudioso de lo urbano, F. Ascher, llama la *revolución de la información*<sup>3</sup>.

En cualquier caso, el concepto de rururbanización, quizá más arraigado entre geógrafos para expresar el crecimiento de borde o disgregado tradicional de las ciudades, no sirve. Y ello por dos razones que consideramos de peso. Primera, el tamaño o la superficie afectada es mucho mayor que en el pasado; el espacio recientemente «rururbanizado» puede sumar varias veces la extensión ocupada por la ciudad. En Asturias la proporción es, más o menos, de 1 a 25. Y segunda, la función ahora se caracteriza por la variedad o la complejidad: a ese gran espacio periférico salen o entran funciones urbanas que en el pasado reciente eran propias del centro de la ciudad, como el comercio y la hostelería por ejemplo. En ese espacio caben nuevas urbanizaciones, viviendas aisladas para trabajadores urbanos, polígonos industriales, fábricas, hipermercados, establecimientos de ocio, militares, escolares, deportivos, carcelarios, de promoción empresarial..., además de infraestructuras como vertederos, depósitos de agua y combustibles, embalses, etc. Todo ello rompe el orden tradicional, es decir, los usos agropecuarios que, no obstante, se mantienen como base (cada vez más tenue, frágil y fósil) del puzzle de los nuevos usos.

---

<sup>1</sup> Un resumen de los contenidos puede verse en *El País*, 12-9-2001, pág. 44. En esta misma página se inserta el artículo sobre el Congreso de MONTANER, J. M.: «Renovación urbana».

<sup>2</sup> El título de la mencionada mesa redonda fue: «Interacciones urbano-rurales, realidad y previsiones». Los intervinientes fueron: Rubén Lois, Joan Vilagrassa, Carmen Ocaña, Aladino Fernández y Roser Majoral. Véanse *Actas del XVII Congreso de Geógrafos Españoles*, Oviedo, 2001.

---

<sup>3</sup> ASCHER, F.: *Métapolis ou l'avenir des villes*, Electre, Paris, 1995. Puede verse también la entrevista que se le hace al autor en *El País*, 15-1-2001, pág. 41.

Las causas de esta masiva y extensa ocupación del espacio externo a las ciudades presentan naturalezas diversas, aunque son interdependientes.

## II

### LOS CAMBIOS ECONÓMICOS Y TÉCNICOS

Ese carácter interdependiente de los factores se aprecia en la reacción a la crisis de la industria que asoló la Europa occidental entre 1975 y 1983: Europa perdió 10 millones de puestos de trabajo en el sector secundario, correspondiendo casi un millón de ellos a España. La terciarización de la actividad se acelera sobre las bases del comercio, los transportes y el turismo y sus ramos derivados. Y para corregir la crisis los Estados actúan mediante la planificación económica: muchas veces se incentiva la iniciativa privada con la preparación de suelo fuera de la ciudad (polígonos industriales) y se efectúan cuantiosas inversiones en la mejora de las comunicaciones que circunvalan y enlazan las ciudades, dotándolas de una gran capacidad (autovías y autopistas) para absorber un parque automovilístico cada vez más voluminoso.

Los ayuntamientos se dotan de un nuevo urbanismo que propugna la rehabilitación urbana y la calidad de vida, excluyendo usos molestos y favoreciendo la salida de la ciudad de las actividades industriales; fenómeno muchas veces espoleado por el encarecimiento del suelo urbano (y la orientación especuladora así propiciada) que arrastra en la misma dirección, es decir, hacia fuera de la ciudad, a otras variadas funciones urbanas.

Y la iniciativa privada adopta estrategias empresariales que fragmentan la vieja fábrica al mismo tiempo que la desconcentran, para lo que obviamente se necesita suelo fuera de la ciudad. Tales estrategias se basan en la incorporación de nuevas técnicas que paulatinamente favorecen el triunfo de la *sociedad de la información*: gracias a las telecomunicaciones y a la informática se puede programar y controlar la producción a distancia; se puede abandonar el anticuado gran taller urbano por nuevas instalaciones que lo disgregan en varios puntos, bien comunicados, en el exterior de la ciudad.

Todas estas son razones encadenadas que delimitan las pautas del crecimiento urbano y la eclosión del fenómeno de la ciudad difusa. Terciarización, planificación, desconcentración productiva y especulación constituyen las claves del explosivo crecimiento periférico de los últimos veinticinco años en las ciudades industriales españolas de más de 100.000 habitantes.

La crisis industrial y el protagonismo de la terciarización y las nuevas tecnologías, están, pues, en la base del inédito modelo territorial exigido por la organización social posindustrial. Para F. Ascher los cambios tecnológicos son la razón de ser de la denominada *revolución de la información*, la tercera conocida por la humanidad tras la neolítica de la agricultura y la industrial del comienzo de la Edad Contemporánea. De modo que la ciudad artesana y comerciante, de pequeño tamaño y cercada, fue la propia del antiguo régimen. La ciudad fabril experimentó un rápido crecimiento, derribó las murallas, pero continuó teniendo una forma compacta, una trama densa sin apenas intersticios. La ciudad de la revolución de la información extiende sus funciones fuera del ámbito estrictamente urbano y tiende a localizar, entre otros, los usos productivos en espacios alejados, pero conectados por la informática y las vías de comunicación de alta capacidad.

## III

### LA IMPRESCINDIBLE RED DE VÍAS DE ALTA CAPACIDAD

En efecto, las autopistas, autovías o ferrocarriles de alta capacidad están en la base del nuevo orden territorial. Son los instrumentos más destacados para el crecimiento de las grandes urbes en las que resulta imprescindible el desplazamiento en coche, siguiendo el modelo norteamericano: los centros de trabajo, de ocio y de abastecimiento, al lado de otros varios, se sitúan fuera de la ciudad compacta tradicional.

Las autopistas y autovías se erigen, pues, en elementos imprescindibles de la nueva organización espacial. Una organización en la que las ciudades crecen desarticulándose más allá de sus límites administrativos sobre territorios para los que carecen de competencias urbanísticas. Surge así la «metápolis, la ciudad que crece más allá de los planes urbanísticos», en la terminología de F. Ascher<sup>4</sup>. En definitiva se plasma el modelo de *región urbana* con distintos signos de vida: más rural o más urbana. Pero todos los habitantes utilizarán los mismos servicios, frente a las desventajas tradicionales del mundo rural dado que la educación, la sanidad, el comercio... salen de la ciudad hacia suelos rústicos de buena accesibilidad en la región urbana. Un modelo

<sup>4</sup> «Metápolis» y «región urbana» son conceptos claves en los planeamientos teóricos del autor. Véase la entrevista concedida a *El País*, 15-1-2001, pág. 41.

más aceptable que el tradicional con la condición de que esté bien planificado.

El acortamiento de las distancias en tiempo y la accesibilidad de un territorio cada vez más extenso facilitan la dispersión de los servicios y los centros de producción y, al mismo tiempo, la mejor intercomunicación posible entre ellos. Las áreas rurales se dotan de competitividad entre sí y disputan la localización de equipamientos, servicios e industria a las ciudades. El paisaje cada vez está más mediatizado, no solamente por la dispersión de establecimientos y polígonos industriales, sino también por el propio impacto de las carreteras (los cuatro carriles, como mínimo, separados por la mediana, cargados de vehículos) y las infraestructuras de los aparcamientos masivos ante cada establecimiento.

#### IV

##### EL PAPEL DE LA MOVILIDAD DEL INDIVIDUO

Pero este modelo territorial depende también, aunque sea en menor medida, de factores sociales: así la nueva movilidad individual, favorecida, como es lógico, por el uso del automóvil privado; la independencia personal, facilitada por el ordenador y el teléfono móvil; la flexibilidad de las relaciones sociales, frente a la influencia de la familia tradicional y los «vínculos de por vida», como afirma Ascher<sup>5</sup>; y la inseguridad del empleo dependiente de fenómenos como la descentralización o desconcentración productiva, la aplicación de las nuevas tecnologías y la contratación temporal. Se trata, pues, de un nuevo modelo de sociedad cuyos cambios tienen que ser acogidos por una organización territorial distinta a la tradicional. Y estas condiciones las cumple el modelo de la *región urbana*.

#### V

##### LA COMPETENCIA ENTRE USOS Y EL RIESGO DEL DESCONTROL PÚBLICO

Como es lógico los espacios más apetecidos por los inversores son los que cuentan con mejores condiciones de accesibilidad: los entronques entre autopistas o autovías y los engarces entre éstas y carreteras de circunvalación urbanas generan los espacios mejor comunicados. Por ellos compiten con dureza, sobremanera si reúnen buenas condiciones físicas, los usos industriales y de almacenaje (polígonos industriales, parques empresariales

y logísticos, tecnopolos...) y los grandes centros comerciales. Pero hay otras opciones diferentes para otra clase de actividades o negocios: a veces se prefieren situaciones de equidistancia entre ciudades de áreas metropolitanas, sin rechazar localizaciones estrictamente periféricas (centros de enseñanza privados, instalaciones deportivas, grandes restaurantes, residencias geriátricas...). Por último, optan por espacios bien comunicados, pero no apetecibles para la iniciativa privada por su mayor alejamiento de las urbes o por presentar peores condiciones físicas, aquellos servicios públicos que producen rechazo: cuarteles, cárceles, vertederos, depósitos de agua y de combustibles...

El vigor de esta competencia es reflejo del mermado papel que juega la Administración en el reparto, de la extrema flexibilidad de la planificación física, si es que existe. Parece que las grandes empresas «toman la delantera a los gobiernos», según R. Rogers<sup>6</sup>, que en múltiples ocasiones, paradójicamente, las asisten con subvenciones (caso de las regiones en conversión industrial, incentivadas por políticas de desarrollo o planificación económica). Es cierto que muchas de las empresas que se instalan no tienen fácil cabida en espacios previamente diseñados y esto produce incertidumbre en los poderes públicos y desconfianza en la planificación. Los ayuntamientos pueden, entonces, dejar completamente abierto su urbanismo o en revisión permanente. Y las administraciones regionales no acaban de asumir su mandato constitucional en la ordenación del territorio. Con excesiva frecuencia las fábricas consiguen los emplazamientos anhelados, los hipermercados los espacios mejor servidos por la red de carreteras, los polígonos industriales los cruces de las autopistas...

Así que a menudo se advierte el descontrol de los usos del suelo por parte de la Administración. El urbanismo no es el instrumento más adecuado para evitarlo porque la ciudad, como se ha dicho, crece más allá de su suelo urbanizable y generalmente fuera de su propio término municipal. Para la organización del nuevo modelo territorial, que impone los usos del suelo aludidos, ha de fortalecerse la técnica de la ordenación del territorio y el papel de la administración supramunicipal, es decir, de los gobiernos regionales. Éstos tienen que superar la doble incertidumbre de, en primer lugar, la singularidad espacial (imprevisible desde el planeamiento) de muchas de las iniciativas privadas, proponiendo ubicacio-

<sup>5</sup> Véase: *El País*, 15-1-2001, pág. 41.

<sup>6</sup> ROGERS, R.: «La ciudad explosiva y el papel del arquitecto», en *Actas del 45º congreso Internacional de la IFHP*, Barcelona, 2001.

nes alternativas y dando ventaja a las localizaciones de servicios o equipamientos públicos; y en segundo lugar, la incertidumbre determinada por el carácter reciente de la ordenación del territorio como técnica, frente a la experiencia en urbanismo.

Para la superación de estas incertidumbres y, por tanto, para la recuperación del poder por la Administración en la atribución de usos al suelo no hay más camino que el conocimiento del espacio y su paisaje a través del análisis territorial y los pertinentes estudios de impacto ambiental y estructural, que han de aplicarse a cada propuesta de iniciativa privada y extenderse a las obras públicas o infraestructuras (carreteras, ferrocarriles, redes de agua, depósitos y embalses, vertederos, depuradoras, conducciones de energía, antenas, etc). De lo contrario no habrá prevalencia de los intereses generales, se neutralizará el paisaje y la arquitectura autóctona, como afirma J. A. Acebillo, devorada por construcciones anodinas, con frecuencia molestas, y sus rótulos luminosos<sup>7</sup>. Y no se evitará un consumo indiscriminado de suelo (MONTANER; 2001, pág. 44), que es un bien escaso y un recurso no renovable, así como una no menos lastimosa alteración de los ecosistemas.

## VI

### EL FALSO DEBATE ENTRE REHABILITACIÓN Y DIFUSIÓN

Volviendo a los planteamientos iniciales en relación con la temática de los recientes congresos de arquitectos-urbanistas y geógrafos, cabría hacerse al menos dos preguntas: primera, ¿se puede evitar, detener, o al menos controlar, el desarrollo urbano difuso? Y segunda, ¿resulta incompatible tal desarrollo con la rehabilitación física y funcional de la ciudad tradicional?

A la primera pregunta responden los epígrafes anteriores. No se puede evitar ni detener el proceso de crecimiento de las ciudades encauzándolo exclusivamente, a la manera tradicional, sobre suelo urbanizable. El crecimiento a saltos, sobre suelo no urbanizable o rústico, más allá incluso del propio término municipal, guiado por las vías de comunicación de alta capacidad (autopistas y autovías) toma cuerpo de modelo territorial propio de las sociedades desarrolladas posindustriales. Y no tiene por qué estar reñido con la calidad de vida de los ciudadanos si se sabe encauzar mediante la aplicación de

criterios de ordenación del territorio. Frente a los temores e incertidumbres manifestados en el congreso de Barcelona por los arquitectos (quienes dominan la técnica del urbanismo frente a la de ordenación del territorio), partidarios de la rehabilitación de la ciudad como hábitat ideal, como marco incomparable para la realización del individuo y la sociedad, Ascher y, al menos, algunos geógrafos del congreso de Oviedo consideran que la difusión urbana permite equilibrios más adecuados entre servicios, centros de trabajo y áreas residenciales al menos por dos razones: porque mejoran las comunicaciones entre estos elementos, disminuyendo el fenómeno de la segregación social propio del modelo territorial tradicional de la concentración urbana; y porque, al mismo tiempo, cabe la posibilidad de incluir al mundo rural en el disfrute, sin discriminaciones, de los servicios y equipamientos sociales. Pero para ello es imprescindible el control público de los usos del suelo, el encauzamiento de las grandes propuestas empresariales y su integración en el sistema mediante localizaciones aconsejadas por los estudios de impacto ambiental y estructural.

Y respecto a la segunda pregunta, hay que dejar clara la falsedad de la supuesta incompatibilidad entre los espacios organizados conforme al nuevo modelo y los surgidos del modelo tradicional. No cabe el planteamiento ciudad difusa versus ciudad compacta. La rehabilitación es una práctica que tiene más fuerza en las ciudades que vienen siendo punto de referencia para la difusión. Las mejoras de infraestructuras y equipamientos en los espacios urbanos de las ciudades más dinámicas de estas últimas décadas se han generalizado, empezando por Madrid y Barcelona a escala estatal o por Oviedo y Gijón en Asturias. Las peatonalizaciones, la recuperación de cascos históricos y la modernización de servicios han sido operaciones afrontadas en paralelo a la difusión en un espacio metropolitano (en el sentido funcional) cada vez más amplio. Y algunos de los nuevos equipamientos han optado de manera sistemática por ubicaciones en el corazón de las viejas ciudades o en áreas urbanas contiguas: palacios de justicia, de congresos y exposiciones, grandes auditorios, museos, etc. Así que la ciudad del peatón y la ciudad para ser recorrida y «usada» en automóvil, lejos de ser incompatibles, tienden a constituirse en espacios complementarios.—ALADINO FERNÁNDEZ GARCÍA (Departamento de Geografía. Universidad de Oviedo)

<sup>7</sup> ACEBILLO, J. A.: «La renovación de los tejidos de actividad económica», en *Actas del 45 congreso Internacional de la IFHP*, Barcelona, 2001.

## B I B L I O G R A F Í A

ASCHER, F. (1995): *Métapolis ou l'avenir des villes*, Electre, Paris.

ASOCIACIÓN DE GEÓGRAFOS ESPAÑOLES ( 2001): «Las interacciones urbano rurales, realidad y previsiones», *Programa del XVII congreso AGE*, Oviedo.

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VIVIENDA Y URBANISMO (2001): *Actas del 45 Congreso Internacional de la IFHP*, Barcelona.

MALLARACH, J., VILAGRASA, J. (2002): «Los procesos de desconcentración urbana en las ciudades medias españolas», *Ería*, nº 57, págs. 57-70.

MÒDOL RATÉS, J. R. (2001): «Desconcentración urbana y reequilibrio territorial en los sistemas intermedios de Cataluña», *Actas del XVII Congreso de la Asociación de Geógrafos Españoles*, Oviedo.

MONCLÚS, F. J. (editor) (1998): *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*, Centro de Cultura Contemporánea, Barcelona.

MONTANER, J. M. (2001): «Renovación urbana», *El País*, 12-9-2001.

Recibido: 19 de noviembre de 2002

Aceptado: 15 de enero de 2003