

GUILLERMO MORALES MATOS* Y BENJAMÍN MÉNDEZ GARCÍA**

* Universidad Carlos III de Madrid ** Universidad de Oviedo

Redes temáticas y políticas urbanas: la red emergente de las «ciudades tranquilas»

RESUMEN

Las *slow cities* constituyen un buen ejemplo de red temática, ligada a políticas urbanas que pretenden un mejor posicionamiento en el mercado global de ciudades y territorios. Dichas políticas constituyen una de las vertientes de la planificación estratégica que persigue el desarrollo de áreas dependientes. Aunque en España prometían ser una red de amplio desarrollo, su crecimiento se ha estancado, quizá para labrar unos buenos cimientos para un nuevo impulso.

RÉSUMÉ

Réseaux thématiques et politiques urbaines: le réseau émergent des «villes tranquilles».- Les *slow cities* constituent un bon exemple de réseau thématique, lié à des politiques urbaines qui prétendent une meilleure position dans le marché global de villes et territoires. Ces politiques constituent un versant de la planification stratégique dont le but est le développement des territoires défavorisés. Quoiqu'en Espagne le réseau était prometteur, son développement s'est détenu, peut-être pour mieux bâtir les fondements d'un nouveau regain.

ABSTRACT

Thematic networks and urban policies: the emergent slow cities network.- The 'slow cities' net is a paradigmatic example of urban policies which aim to improve their strategic positions into the global trade territorial system. City-branding nets are an aspect of territorial development strategic planning, especially to bad positioned territories. In Spain the slow-cities net is still short, although it could be much wider, maybe waiting to build a basis for a new boost.

PALABRAS CLAVE/MOTS CLÉ/KEYWORDS

Ciudad sostenible, modelos urbanos, marca y mercadotecnia territorial, *slow cities*, redes territoriales

Villes durables, modèles urbains, marketing territorial, *slow cities*, réseaux territoriales.

Sustainable cities, urban models, territorial marketing, *slow cities*, territorial networks.

INTRODUCCIÓN

Las ciudades vienen capitalizando, especialmente en los dos últimos siglos, el control de las sociedades desde todos los ángulos: político, social, económico y cultural. Al frente de territorios más o menos amplios y dinámicos, han venido compitiendo entre ellas para liderar el crecimiento y el desarrollo; los sistemas urbanos resultantes configuran el territorio en cualquiera de las escalas de análisis, desde la local a la mundial; la jerar-

quía urbana evidencia la existencia de sistemas dominantes y sistemas dependientes, como consecuencia de los distintos factores territoriales (y de otra índole) que las ciudades son capaces de poner en juego. El resultado es el creciente dominio a escala planetaria de las ciudades como lugares de vida y de trabajo; en ellas vive alrededor del 50 % de la población mundial, la mitad en ciudades pequeñas, situándose el porcentaje en Occidente en torno al 85 % (Pozzi, 2010, glosando a Hania Zlotnik, directora de la División de Población de la ONU); además, paula-

tinamente se ha ido rompiendo el tradicional binomio campo-ciudad, tanto por la generalización de los modos de vida urbanos como por la propia difusión fuera de las urbes de las actividades e infraestructuras de todo tipo, en el pasado reservadas a los núcleos urbanos (fenómeno adelantado por Sica, 1981, entre otros).

En ese juego, las ciudades de más éxito han generado procesos de «metropolización», al tiempo que los procesos de globalización económica han conferido a los sistemas urbanos dominantes un alcance cada vez mayor. Las que de manera simplificada podrían catalogarse de ciudades intermedias (o dependientes) a menudo tienen dificultades para desenvolverse y para competir no sólo con las dominantes sino también con las de igual rango.

Paralelamente, en la gestión territorial se han empezado a aplicar técnicas antes más propias del mundo empresarial, singularmente en lo que se refiere al manejo de las especificidades e identidades que facilitan la competencia por medio del denominado *marketing* territorial. Y, como ocurre con las empresas, también se ha recurrido a la cooperación para posicionarse en el «mercado de las ciudades», apoyándose en las posibilidades que brindan la internacionalización de la economía y las tecnologías de la información y la comunicación. El resultado son redes temáticas como la que aquí nos ocupa, la red de «ciudades tranquilas», específicamente pensada para pequeñas ciudades (menos de cincuenta mil habitantes) que conservan y atesoran signos distintivos tanto en el área comarcal como en el propio núcleo (calidad de vida, paisaje urbano, conjuntos edificados singulares, historia urbana, gastronomía, etc.). Esa identidad compartida por un buen número de pequeñas ciudades, de modelo «mediterráneo» frente a la estandarización del modelo «anglosajón», ha fraguado en una red surgida en Italia y que ha ido creciendo, conformando un club selecto que coopera estratégicamente para asentar una posición competitiva a favor de su ciudadanía, de los visitantes y de los potenciales inversores, con la intención de mantener un peso suficiente para sobrevivir a los embates de las metrópolis.

En el caso español, la red de *slow cities*, o *cittaslow* según el término acuñado en Italia, es todavía insignificante en términos de número de asociados (sólo seis en cuatro comunidades autónomas), pero potencialmente creciente si se tiene en cuenta que un buen número de ciudades cumplirían las condiciones requeridas para formar parte de tal red. Analizado someramente el contexto en el que se inscriben las redes temáticas y las características de la red de *slow cities*, se estudian aquí las posibilidades de algunas ciudades españolas, a la luz de sus

rasgos distintivos de calidad y de la predisposición mostrada por las administraciones locales a integrarse en ella.

I. MODELOS DE CRECIMIENTO, DESARROLLO TERRITORIAL Y CIUDADES

No se trata aquí de abordar el complejo problema de los modelos de crecimiento y sus derivadas en relación con la ciudad, sino de apuntar sintéticamente aquellos rasgos que nos sirven para enmarcar las redes temáticas y contextualizar el fenómeno de las ciudades tranquilas.

1. DESEQUILIBRIOS TERRITORIALES Y MODELOS SINÉRGICOS

Ciñéndose al área geoeconómica occidental, puede decirse, esquemáticamente, que el crecimiento desequilibrado es una resultante histórica para cualquiera de las escalas que se tomen como referencia. Y tal desequilibrio puede predicarse tanto de los territorios como de entre las ciudades que los rigen. Por eso, las regiones y áreas con dificultades se ven obligadas a afrontar las consecuencias del modelo «clásico» de desarrollo capitalista, cuya problemática podría resumirse en:

- Variaciones en la densidad y calidad del empleo (y de la población que depende de él, por tanto), debida a la crisis relativa del modelo fordista de producción (con menores plusvalías de los artículos producidos en masa), que viene a sumarse a los cambios de ubicación de empresas; tales cambios son consecuencia fundamentalmente de la reducción de los tiempos y costes del transporte y de la globalización económica (deslocalización empresarial en busca de mejores condiciones de negocio: mano de obra barata, fiscalidad, subvenciones, etc.).
- La polarización producida por las políticas regionales clásicas. Ya en los años ochenta del pasado siglo resultaba evidente que el desarrollo seguía siendo asimétrico y concentrado y que los polos de crecimiento no producían los resultados esperados; éstos, por ejemplo, afectaban más a los espacios adyacentes que al conjunto de la economía regional, en la cual se esperaba un efecto positivo o en la cual se pretendía impulsar la mejora económica mediante la planificación desde instancias administrativas, acompañada a menudo de cuantiosas inversiones públicas. Tales esfuerzos de pro-

moción chocaron también en muchos casos con la pronta obsolescencia de la especialización productiva y de la dependencia del tejido productivo inducido con respecto a las empresas tractoras (por ejemplo, la siderometalúrgica o la automoción).

- La reestructuración regional derivada de crisis de industrias antes motoras (crisis de madurez, escaso peso de la innovación, pérdida de competitividad de los factores) o de cambios del modelo productivo (que devienen en el abandono de espacios industriales, medios y vías de transporte, etc., generando baldíos que reducen la calidad de vida y la competitividad de los territorios). Paradigmáticas en Europa occidental son las áreas cuyo desarrollo estuvo vinculado a la minería del carbón o la siderurgia.
- La necesidad de hacer sostenible el desarrollo, esto es, de hacer que el desarrollo sea sostenido en el tiempo y en la forma en que se produce, evitando el agotamiento de los recursos empleados y consumidos, y posibilitando el mantenimiento de la calidad ambiental (y social). Es el reto planteado con fuerza en las últimas décadas.
- La demanda de un desarrollo más humanizado, atendiendo a la voluntad de la población y al respeto por su identidad cultural, como reacción no sólo ante la problemática que generan la acumulación capitalista y el desequilibrio social, sino también por la necesidad de preservar el pluralismo cultural propio de las sociedades humanas.

La insuficiencia de las teorías locacionales clásicas llevó a formulaciones alternativas, entre las que cabe mencionar algunas de las actualmente en boga: desarrollo local, desarrollo sostenible, desarrollo endógeno, ecodesarrollo. Tales fórmulas pretenden buscar salidas viables a la problemática del desarrollo capitalista histórico, abundando tanto la literatura forjada desde diversas disciplinas como los ensayos prácticos. Sin embargo, sigue resultando complicado encontrar explicaciones adecuadas a la localización económica y al hecho de que unas regiones «ganen» y otras, en cambio, no progresen partiendo de presupuestos similares. A pesar del aparente menor peso de las variables espaciales (en buena medida por la reducción de precios y costes del transporte), el espacio plano o isotrópico no existe a los efectos de la localización de la producción, los flujos de comercio y los aspectos sociopolíticos del desarrollo. Y siguen teniendo peso las políticas de impulso institucional, buscando resolver la problemática de áreas, regiones e incluso países

que no logran el deseado desarrollo (el «progreso» en términos ya antiguos).

En cualquier caso, tampoco la intervención institucional es una garantía de desarrollo (véase, por ejemplo, Rodríguez-Pose, 1999), ni las programaciones estratégicas han dado en bastantes ocasiones los resultados esperados, a menudo por no ir acompañadas de una imprescindible financiación. Pero como parece probado que el mercado no tiende a reducir las desigualdades territoriales, la intervención pública sigue considerándose una opción válida (incluida la inversión, y demandada incluso por los más fogosos defensores del libre mercado, a otros efectos). La forma de intervención que aquí interesa, la de las redes temáticas, es una de las varias opciones emprendidas para intentar relanzar territorios (ciudades y ámbitos administrativos), aplicadas a espacios de diferente dimensión, que suelen tener en común una posición más o menos marginal con respecto a las áreas más dinámicas.

Con independencia de la intervención institucional, se puede constatar el paso del modelo tradicional centro-periferia, con la ciudad como centro efector y con áreas de influencia relacionadas con su potencia como centros de producción y servicios, a un modelo «postindustrial» donde se dan paradojas de futuro aún incierto: desconcentración metropolitana pero con refuerzo de la centralidad, formas híbridas entre la ciudad compacta y la urbanización dispersa o el incremento de los espacios de flujo (Muñoz, 2008).

2. PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE PROMOCIÓN DEL DESARROLLO

No obstante lo señalado, a pesar de los dudosos efectos de la planificación o la intervención institucional, se buscaron alternativas al «libre juego de las fuerzas productivas» para promover el crecimiento. Entre ellas cobraron relevancia las teorías del crecimiento endógeno (modelizado inicialmente por Romer en 1986 y Lucas en 1989, como recoge Moncayo, 2001). Tales teorías dieron mayor peso a la acumulación de conocimiento, al capital físico y humano y a las políticas microeconómicas. Su impacto se dejaría notar pronto, en la teoría y en la práctica, a la hora de abordar políticas de desarrollo regional, economía espacial y procesos de convergencia económica a largo plazo. Asimismo, las características y dinámicas de los espacios regionales centraron las explicaciones al desarrollo de determinadas áreas, como la denominada «Tercera Italia», buscando la respuesta en el

ya viejo término de «distrito industrial» (había sido formulado a principios del siglo xx por Marshall); la cooperación entre las pequeñas y medianas empresas (pymes) es considerada en aquella etapa todavía cercana uno de los ejes de economías prósperas durante etapas críticas en áreas como la citada o como las de California, Baden-Wurtemberg o Flandes Occidental, entre otras. Inspirándose en aquellos modelos, llegarían las propuestas de especialización flexible como alternativa a la crisis relacionada con la producción estandarizada; teóricamente, frente a la producción en masa habrían de ofrecerse producciones especializadas, manejadas por las pymes arraigadas en el territorio, relacionadas entre sí a tales efectos, y con trabajadores cualificados; la innovación y el diseño habrían de ponerse al servicio de producciones diferenciadas capaces de competir en sectores diferentes de precios y mercados; y todo ello en el marco de territorios flexibles y con el factor trabajo también flexible.

Tales planteamientos eran una forma de afrontar la creciente mundialización de la economía, que introdujo nuevos factores de desequilibrio, afectando seriamente a las regiones periféricas dentro del «mundo desarrollado», las cuales siguen mostrándose incapaces de competir con las emergentes en factores como la mano de obra barata, los menores costes fiscales o los incentivos a la implantación, la deslocalización empresarial, etc.

Entre los modelos que buscan el reequilibrio en la escala regional o inferior cabe mencionar los de desarrollo local, que fue uno de los más apoyados institucionalmente en nuestra área geopolítica, por ejemplo, a través de programas ya de larga duración como los comunitarios LEADER, en su versión de desarrollo rural. Desarrollo local entendido como desarrollo desde y para un territorio limitado, asentado en potenciales endógenos y buscando que el grueso de los beneficios revierta en el propio territorio y, lógicamente, en la ciudadanía que lo habita. Se busca expresamente transformar las clásicas situaciones de dependencia (entre áreas dinámicas y otras comparativamente atrasadas), en procesos de integración económica y social favorables para los ciudadanos de esos territorios (contando con ellos a través de procesos de participación), de manera que sea posible superar situaciones de dependencia agravadas por la globalización de los procesos productivos y de los mercados (incluido, naturalmente, el «mercado laboral»).

Al menos teóricamente, el desarrollo local (B. Méndez, 2009) habría de conducir a un desarrollo territorial equilibrado, tanto sectorial como socialmente, lo que implica evitar la especialización productiva, muy arriesgada en el medio plazo, a favor de un desarrollo integral (di-

versificado) e integrado territorialmente (enraizado socialmente y por medio de la puesta en valor de los potenciales locales); esto es, la estrategia de diversificación se vincula a la oferta diferenciada y de calidad de productos, servicios, cualificación profesional y territorio armónico.

Por otra parte, el desarrollo local es también aplicable a ámbitos más propiamente urbanos, puesto que a tales efectos buena parte de los espacios urbanos funcionan como áreas dependientes (al igual que los espacios rurales a escala comarcal), especialmente fuera de las áreas metropolitanas o de las grandes urbes más dinámicas.

En cualquier caso, parece claro que, salvo extrañas excepciones, los territorios dependientes no van por sí mismos a generar procesos de desarrollo local ni conviene a tales planteamientos que tales procesos respondan únicamente a la demanda y a la intervención privada sobre algunos de sus potenciales (el turismo relacionado con el patrimonio, por ejemplo). En consecuencia, se hace necesaria la planificación estratégica y el apoyo financiero institucional, hasta que el territorio y su población estén en disposición de actuar o funcionar autónomamente, pero previniendo los riesgos consabidos de la monoproducción y de la dependencia de la demanda coyuntural externa. Tal peligro se materializó en un buen número de áreas LEADER (véase a título introductorio García y otros, 2005), donde el turismo, usado como motor, llevó a un cambio de especialización, de la primaria a los servicios, pero no a la deseable diversificación económica.

Ante tales riesgos, se considera que los planteamientos de desarrollo sostenible deben complementar a los anteriores, incorporando no sólo la sostenibilidad socioeconómica (frente a la especulación y la monoproducción), sino también la ambiental (preservando la diversidad de los ecosistemas y la calidad de vida de la población residente y visitante, tanto en medio urbano como rural). Para definirlo como propuesta de desarrollo se ponen en juego pares de factores y sus intersecciones lógicas: han de ser soportables desde los puntos de vista ecológico y social (ecodesarrollo); deben tomar en consideración la viabilidad a largo plazo de la infraestructura natural y no sólo la económica (desarrollo integrado), y, por último, deben procurar la equidad social y económica. De manera transversal a las anteriores, el componente patrimonio cultural tiene un significado con vistas a mantener no sólo los valores que encierra sino como factor económico; de igual modo, la participación activa de la ciudadanía en la construcción sostenible del territorio debe jugar un papel relevante.

En síntesis, las propuestas alternativas, para convertir las ciudades y territorios con problemas en escenarios

favorables, requieren poner en juego un marco institucional favorable, donde la sociedad local sea capaz de movilizar activos como las infraestructuras y equipamientos avanzados, el capital humano (el saber hacer heredado para el manejo sostenible del medio natural y rural, por ejemplo, pero también nivel formativo adecuado, estructura empresarial, o clima emprendedor), a los que pueden sumarse los valores patrimoniales de toda índole vinculados a la ciudad y al territorio. La bibliografía sobre las modalidades alternativas de desarrollo es abundante (por ejemplo, puede verse una síntesis en R. Méndez y otros, 2006), así como las fuentes para conocer experiencias exitosas (Biblioteca LEADER de Desarrollo Rural, por ejemplo).

3. LOS LÍMITES DE LA CONURBACIÓN DIFUSA

En el contexto actual, aparte de las alternativas al modelo clásico de desarrollo, las consecuencias a largo plazo de las migraciones del campo a la ciudad propias de la Europa contemporánea se han generalizado y, también, han originado una nueva modalidad de asentamiento cada vez más extendido, la no ciudad o conurbación. Sin embargo, no se ha producido una verdadera difusión del desarrollo en términos favorables, ni para los territorios ni para los ciudadanos que los pueblan considerados en su conjunto. Los mismos términos implican una negación del concepto de ciudad organizada en torno a un centro rector, con unas funciones meridianamente marcadas, organizadora de la actividad en la propia urbe y en su espacio dependiente, anclada en el renacimiento urbano desde la Baja Edad Media; la conurbación (Geddes, 1915) surgida por fusión de periferias articulada por las vías de transporte (Zoido y otros, 2000) y las «conurbaciones técnicas» conformadas desde el siglo XIX (manifestación propia de la segunda revolución industrial, con segregación y jerarquización de usos en función de los más rentables) tienen en las «conurbaciones difusas» (Sancho, 2008) la continuidad de modelos de crecimiento urbano con evidentes problemas de toda índole.

Parece claro, en este sentido, que la evolución reciente del sistema económico capitalista, con su alcance global y la generalización de determinadas formas de crecimiento y organización del territorio, ha devenido en un sistema donde las ciudades siguen marcando las pautas de articulación, pero han derivado en espacios urbanizados que se extienden en aureolas producidas en gran medida por la accesibilidad mediante el transporte privado. La ciudad difusa se traduce en un «paisaje» in-

definido (desde el punto de vista de los parámetros tradicionales), lo que supone, como consecuencia de los problemas que encierra, un déficit de calidad de vida de la ciudadanía, lejos de los parámetros de sostenibilidad y del enfoque que la Convención Europea del Paisaje (2000) da a éste como componente de la calidad de vida demandada socialmente, aunque se trate de una demanda poco consciente y no articulada (el problema se percibe y se padece, pero suelen faltar propuestas de solución integradas). Conurbaciones, aglomeraciones urbanas, áreas periurbanas, áreas metropolitanas sin una administración común, etc., son manifestaciones diversas de una misma problemática.

En particular, entre los notables problemas generados por el modelo de crecimiento imperante (significando, en bastantes casos, ausencia de crecimiento planificado), el de la movilidad cotidiana se ha convertido en uno de los principales, como resultado del modelo extensivo que dispersa y segrega funciones (en línea con la teoría funcionalista). La misma dispersión limita la eficiencia de los transportes colectivos, a la vez que genera impactos ambientales y sociales, ya no sólo debidos a la movilidad pendular trabajo-residencia, sino también a la movilidad cotidiana que implica múltiples actividades características de la «ciudad difusa». Las soluciones parciales, sucesivamente ensayadas y repetidas hasta el infinito (así, la multiplicación de carriles, glorietas, pasos subterráneos o elevados en la estela del ya viejo Loop de Chicago), vienen a resolver problemas existentes, pero inmediatamente generan otros nuevos (o cambian de lugar los puntos de fricción), generando círculos viciosos que provocan ruidos, estrés, vacíos intersticiales, nuevas instalaciones productivas o de servicios... y un crecimiento de las conurbaciones con todos sus inconvenientes. Entre los muchos ejemplos que podrían mencionarse resulta paradigmático el del Área Central Asturiana (conformado en torno al triángulo metropolitano Oviedo-Gijón-Avilés), en una suerte de ciudad policéntrica inconclusa, sin límites definidos entre los subsistemas urbano, productivo, de espacios libres y de espacios residuales (en expectativa incierta de explotación); a escala mundial podrían citarse las conurbaciones del noreste norteamericano o Tokio-Kioto.

4. CIUDAD COMPACTA Y SISTEMA POLICÉNTRICO COMO DISYUNTIVAS

Ante la evidente insuficiencia de las soluciones parciales se plantea, al menos teóricamente, un modelo terri-

torial nuevo, sostenible, capaz de incentivar las distancias cortas y dar prioridad a los medios de transportes menos agresivos, frente al binomio infernal coche privado-territorio; a la dispersión se opone como modelo no sólo una política de transportes que apueste por el colectivo y el no motorizado, sino también la articulación del territorio mediante una red de ciudades centrales capaces de contener población y actividad, compactas e integradoras de funciones urbanas (Miralles y otros, 2001), redes sin contigüidad espacial entre los nodos. En tal sentido, las ciudades policéntricas podrían constituir otra solución para reducir los desplazamientos motorizados, contando además con las crecientes posibilidades de la interacción por vía telemática para el desempeño de determinadas funciones no ya necesariamente ancladas en el territorio; asimismo, el «sistema urbano policéntrico» es también, en la escala regional, una alternativa a las áreas metropolitanas conformadas espontáneamente, al compás del «crecimiento desordenado» que produce determinadas rentabilidades en el corto plazo, pero que se revela ineficiente en términos del interés de la colectividad.

Sin embargo, en la práctica, seguramente sigue faltando una ordenación del territorio decidida (sea cual sea su causa), que incluya una planificación sobre bases diametralmente diferentes del modelo imperante, al tiempo que se han ido iniciando acciones o soluciones de pequeña escala o de alcance limitado (aunque incida en ciudades alejadas), que implican consenso y concienciación ciudadana como paso inicial. Así, las *slow cities* (tema central de este artículo), las apuestas locales por la sostenibilidad (parte de ellas en el marco de la Agenda Local 21), la mercadotecnia urbana a base de grandes proyectos y de la organización de congresos a escala mundial o diferentes experiencias de detalle (rediseño urbano y carriles bici, recuperación de los tranvías, tasas de aparcamiento disuasorias en los centros urbanos, días sin coches, «movilidad sostenible y caminos escolares», etc.). En todo caso, la diversidad y difusión de tales experimentos mediante procesos de imitación de supuestas buenas prácticas tiene alcance relativo, aunque impliquen concertación de intereses de entes urbanos y de territorios organizados en redes y tramas.

En definitiva, el tratamiento desde diferentes ámbitos sectoriales o esferas de organización política difícilmente puede conducir a soluciones sólidas, tratándose más bien de medidas paliativas a falta de un replanteamiento integral del sistema urbano. En cierto modo, subyace la necesidad de apostar entre dos opciones en gran medida contrapuestas: el de ciudad compacta y diversa mediterránea y el de ciudad difusa anglosajona. Sintéticamente,

pueden oponerse las ventajas de la primera sobre la segunda (Rueda, 1998, entre otros):

- Menor uso del transporte motorizado en las ciudades compactas frente a la movilización forzada para acceder a centros específicos de producción, compra, distribución, ocio o cultura, como consecuencia de la proliferación de grandes superficies de compra y centros de ocio, la terciarización del centro histórico, etc.
- Convivencia de funciones a una escala y con unos requisitos que las hagan compatibles entre sí (por ejemplo, la industrial), evitando la separación funcional que da lugar a un rompecabezas territorial con segregación de usos.
- Menor empobrecimiento de vida social (uno de los valores originarios de la ciudad), frente a la segregación de usos que tiende a limitar los contactos que se producen en función de los usos (barrios residenciales separados, áreas estudiantiles, centros de ocio y recreo, etc.).
- Mayor eficiencia de los servicios frente a altos costes de mantenimiento por la extensión de las redes de agua, luz, residuos, vigilancia, etc.
- Menor consumo de suelo (de suelo fértil entre otros), energía y materiales en el *hinterland* necesario para satisfacer las necesidades urbanas (la ciudad es un sumidero de materia y energía con respecto a él y emisor de residuos). La laxitud de la ocupación en el modelo difuso agrava la problemática apuntada.
- Menor efecto desestructurador sobre los ecosistemas, provocado por la compartimentación del territorio, por la segregación de usos y singularmente por la trama viaria, que la remarca y que, a la vez, genera vacíos degradados.

La ciudad compacta parece, en todo caso, más apropiada con vistas a asentar modelos de sostenibilidad (Carta de Aalborg, 1994), tanto desde el punto de vista de la sostenibilidad social (Carrero, 2010, refiriéndose al Congreso Nacional de Medio Ambiente) como de la sostenibilidad física o la del planeamiento urbanístico (Fariña y Naredo, 2010), sobre la base de presupuestos como:

- preferencia por ciudades de tamaño medio, donde la movilidad puede efectuarse en gran medida sin tener que recurrir al transporte motorizado (especialmente el privado);

- opción por la ciudad compleja y diversa en base a la multifuncionalidad y a la proximidad entre funciones y entre ciudadanos;
- integración en el territorio y permeabilidad en su interior, evitando barreras y minimizando las segregaciones de todo tipo;
- conservación, mejora y promoción de los valores que le dan identidad, tanto los naturales (internos y externos a la ciudad, incluyendo instrumentos de contabilidad y auditoría ambiental), así como búsqueda de la eficiencia en el uso de los recursos.
- conservación activa y promoción de los valores más estrictamente culturales (incluyendo nuevas actuaciones desde el punto de vista estético, que contribuyan al atractivo de la ciudad para residentes y visitantes);
- iniciativa y decisión política de las autoridades locales y supramunicipales;
- participación de la ciudadanía, complementaria a las iniciativas institucionales (que han de ser transparentes), y facilidad para la autoevaluación y retroalimentación de los procesos.

II. LA MERCADOTECNIA TERRITORIAL COMO MOTOR DE DESARROLLO

1. SISTEMA URBANO: CIUDADES Y TERRITORIOS EN COMPETENCIA

La problemática urbana actual se plantea, en definitiva, al menos en dos planos. Por un lado, la derivada de unos procesos de desarrollo basados en el crecimiento supuestamente indefinido y aparentemente espontáneo, con amplio consumo de suelo, expansión del medio urbano... y todos los costes que lleva aparejados, al ir unido a la utilización masiva del vehículo privado; las deseconomías generadas para el ciudadano medio son el resultado de la generación de beneficios entre promotores inmobiliarios y grandes entes empresariales, a menudo transnacionales (las grandes superficies comerciales, por ejemplo, como solución, o motor, para la ciudad difusa), relacionadas con el «transplante» del modelo anglosajón a las ciudades mediterráneas. A ello hay que sumar fenómenos como la «urbanización» y la «ciudad multiplicada», concepto resultante de la hibridación entre formas urbanas densas y extensas, o compactas y difusas en una visión simplificada (Muñoz, 2008).

El segundo enfoque apunta al viejo problema de la competencia entre territorios (con las ciudades como

centros rectores), acrecentado por la globalización, que se viene traduciendo en una pugna permanente por eludir las posiciones periféricas con toda la problemática relacionada (sin entrar en otro tipo de concurrencias políticas y económicas de ámbito mundial). Como parte de la reacción ante el modelo de crecimiento imperante y, también, como fórmulas para impulsar el desarrollo de ciudades o áreas que de algún modo resultaron marginadas de los centros de negocio y decisión, surgen movimientos y experimentos innovadores en los que el desarrollo local (en sentido no estricto) y el «marketing de valores» evolucionan de la mano. La segunda expresión fue acuñada por Vicente Verdú (Muñiz y Cervantes, 2009), y se refiere a la promoción de ciudades, al igual que existe el *place branding* (promoción de regiones o países).

De nuevo centrándonos en el objeto central de este trabajo, la difusión de tales «innovaciones» en la planificación y en la gestión urbana (como dirección estratégica) no se limita a la propagación espontánea de los modelos que parecen funcionar, sino que incluye también la gestación de redes socioinstitucionales que ponen en relación y lanzan «al mercado» ofertas coordinadas o conjuntas. Se trata de «redes temáticas» que conectan intereses variopintos, aunque casi siempre vinculados a territorios, utilizando un tema (el logo) como factor de cambio y de desarrollo local.

Sin embargo, dado que el desarrollo local se basa en buena medida en la explotación de las singularidades (del territorio, del medio, de las producciones diferenciadas, del saber hacer de la población, etc.), la concertación con frecuencia internacional apunta contradicciones difíciles de soslayar, al menos desde el punto de vista del análisis teórico. Además, el desarrollo por y para las poblaciones locales frecuentemente se basa en la puesta en el mercado de las singularidades, lo que entraña en muchos casos un peso excesivo de la oferta turística (la venta de la ciudad o el territorio), promoviendo sin pretenderlo la dependencia del «exterior» o dando lugar a una manifestación diferente de esa dependencia: el posicionamiento en el mercado (considerando la ciudad o el territorio como empresa con marca) no es suficiente por sí mismo para eludir el carácter periférico del ámbito considerado. En otros términos (Muñoz, 2008) y aplicado a las ciudades, se planifica más pensando en un espacio urbano para ser visitado que en uno para ser habitado; la mercadotecnia urbana compete por las inversiones (invirtiendo en imagen, con «festivalización» en oferta global), en una política urbana que añade a la planificación estratégica una gestión neoliberal (con participación privada en tal gestión y privatización de infraestructuras y servicios) (Muñoz, 2008).

Las líneas de acción elegidas evidencian una vez más la necesidad de planteamientos integrados e integrales, con la ciudadanía y no con las ciudades o territorios como beneficiarios-objetivo de la estrategia. Además, a la competencia de intereses se contraponen la cooperación, pero como un factor coadyuvante para salir de esas posiciones dependientes, como una parte de esos difíciles planes integrales que han de situar a territorios y ciudadanía en una posición no dominante, pero sí dotándolos de autonomía económica suficiente, cohesión social y calidad de vida sostenible, confiéndoles, en definitiva, calidad territorial.

2. LAS MARCAS DE CALIDAD TERRITORIAL Y LOS «TEMAS UNIFICADORES»

En relación con el desarrollo sostenible vienen en los últimos años aplicándose en la Unión Europea las marcas de calidad, con un sentido que va más allá de las denominaciones de origen: garantía de procedencia geográfica de determinados productos vinculados a un territorio con determinados rasgos que le dan un plus ante el mercado. Porque la imagen de marca territorial resulta de combinar rasgos identitarios, cultura y estrategias de comunicación, que surgen de las relaciones entre la población, el territorio, los productos, los servicios, los productores y los consumidores. Con todo, el territorio se convierte en el capital fundamental, escenario y a la vez protagonista del desarrollo, deviniendo en inseparable de la sostenibilidad (siendo la calidad de las relaciones entre población y territorio la que permite hablar de calidad territorial).

Por otra parte, la marca territorial presenta dos vertientes, al ser percibida y reconocida tanto dentro del propio marco territorial como en su relación con otros territorios de diversas escalas y localizaciones (el alcance potencial crece al compás de la mundialización). Dentro del territorio la marca implica cohesión de los actores y coherencia de las acciones; además, permite redescubrir valores del territorio en cuestión y dar a los agentes locales otra perspectiva de los recursos disponibles, amén de concitar también intereses de agentes sociales y culturales; la imagen («autoimagen») positiva del territorio y de la población que lo habita genera una comunidad de intereses y abre el camino de la cooperación (redes intraterritoriales) y de la cohesión (factores determinantes del desarrollo en los modelos postfordistas).

Con respecto al exterior, la marca sirve para poner en valor el territorio y, por extensión, su oferta de productos y servicios, estén o no vinculados directamente

con él. Es decir, sirve para colocarlo en el teatro global de relaciones de todo tipo en posición de cierta ventaja, que vendría a compensar situaciones de dependencia, desventajas de situación, etc.

En la Unión Europea se viene denominando «tema unificador» a la marca de calidad territorial, convertida con buenos resultados en motor de desarrollo en diferentes áreas, que fueron capaces de organizarse en torno a un concepto territorial motor (Méndez y Carboxe, 2005). Así, apoyándose en elementos del patrimonio del propio territorio, material o inmaterial, pueden encontrarse:

- El uso de un patronímico preexistente: Terras de Basto en el norte de Portugal; Anglona-Monte Acuto en Cerdeña; Canal de Castilla en España; Forest of Bowland en Reino Unido, etc.
- La recuperación de un momento histórico: en Francia, el País Cántaro o el País de Artagnan; en España, las Tierras Románicas, etc.
- Un aspecto cultural dominante en un territorio (las Tierras del Canto en Portugal) o incluso elementos extraídos de la literatura clásica (Don Quijote y Dulcinea en España, País de Astrid Lindgren en Suecia, o los lugares citados en *El código Da Vinci*).
- Una producción de calidad, como en España el Valle de las Cerezas, en el valle del Jerte, o los Pueblos del Pan en Valonia (Bélgica).

Pero también demostraron su validez fórmulas creadas ad hoc, en torno a

- Aspectos culturales: Territorios de la Música (Marsica, Italia); de los Matemáticos (Emilia-Romagna, Italia); del Libro (Valonia, Bélgica).
- Denominaciones o expresiones sugerentes: Tierra de Aventura, en Ribateixo Norte (Portugal); Tarn des Talents (Francia); RaJuPuSu (país del «Beso Apasionado»), acrónimo formado por las primeras letras del nombre de los cuatro municipios finlandeses implicados.
- Paisaje, naturaleza y cultura: Asturias, Paraíso Natural.

No se agotan ni el listado ni la tipología con los mencionados «temas unificadores». Se han ensayado también en torno a un elemento natural protegido, sobre la base de razas ganaderas autóctonas, alrededor de especies animales cuya relación con un determinado territorio se enfatiza, etc.

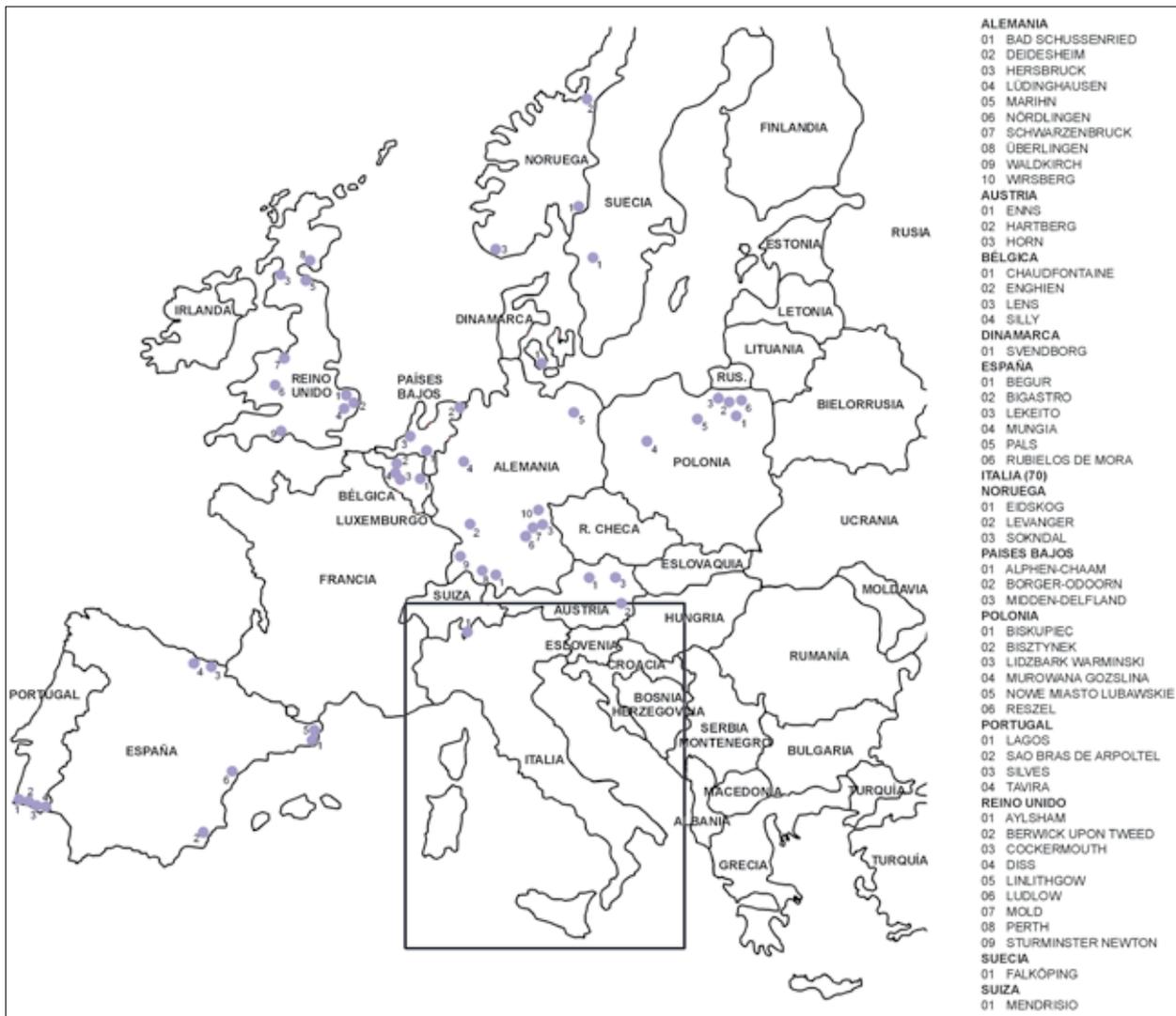


FIG. 1. Las «ciudades tranquilas» en Europa.

En la mayoría de los casos se hizo necesario un plan en torno al elemento aglutinador, definiendo en primer lugar la imagen colectiva compartida, promoviendo la sensibilización de la población en general y de los agentes económicos e institucionales. En todo caso, para que el tema unificador funcione como una identidad colectiva compartida, es necesario promover también la participación y la cooperación entre los agentes. Asimismo, comporta un plan de desarrollo del producto-territorio y un dispositivo de gestión que promueva la puesta en valor de los recursos culturales y naturales del territorio, buscando los efectos sinérgicos entre ellos y con la acción concertada de productores y consumidores. Lógicamente, la «mercadotecnia territorial» (Souto, 2001) respaldada

en reconocimientos legales completa la acción, abriendo el territorio al exterior y procurando la competitividad económica sostenible; ésta se refuerza introduciendo en los distintos sectores económicos innovación tecnológica y calidad en productos y servicios locales, tanto los tradicionales como los de nueva implantación.

En lo que se refiere a las regiones metropolitanas y el uso estratégico del diseño de marcas hay autores (Olof, 2009) que se centran en las diferentes formas de utilizarlo: como elemento en la creación de nuevas regiones metropolitanas y no partiendo de identidad preexistente (en torno al puente de Oresund como base para una región transnacional Dinamarca-Suecia); como elemento de ampliación metropolitana, utilizando la marca princi-

pal como tractora de una región mayor (Gran Helsinki o Gran Copenhague); para reforzar o dinamizar una identidad existente (Amsterdam o Viena); como elemento en la transformación, renovación o regeneración de la ciudad (Glasgow, Varsovia, Malmö); para construir contextos estratégicos (redes regionales en la escala europea, es decir, transnacionales, como Región del Báltico, o marcas que buscan reforzar la posición, como Capital Europea de la Cultura).

En definitiva, con independencia de cómo se utilicen las marcas, se pretende un posicionamiento en el sistema global que mejore las condiciones de partida y revierta en las diferentes facetas del territorio de referencia. Sin embargo, la proliferación de marcas con respecto a los territorios está llevando ya (Domingo, 2009) a la búsqueda de modelos con revisión de objetivos y participación ciudadana, integrados bajo una «marca paraguas» de marcas alianzas o asociadas, que exploten los ejes de atracción diferencial del tipo que sean (ciudad con marca, edificios icónicos, segmentos de público objetivo, etc.).

3. CIUDADES Y REDES TEMÁTICAS

Resulta evidente que crecimiento y desarrollo se vinculan históricamente con la urbanización, y que la ciudad se considera motor de transformación y centro efector sobre el territorio entorno más o menos próximo. Pero se produce una jerarquía entre ciudades (y sus regiones de referencia) resultado de la misma competencia entre ellas. Así que también se articulan intentos de superar la problemática que acucia a las menos competitivas recurriendo al *city marketing* (Fernández Gasalla y Friedmann, 2007; Muñiz y Cervantes, 2009), instrumento para la competencia territorial en pleno proceso de mundialización, en el que la competencia entre ciudades podría considerarse en alguna medida global, ya no limitada a las jerarquías urbanas clásicas. Dado que la notoriedad vende en un contexto en el que las ciudades son en sí mismas objetos de consumo, las políticas urbanas se vienen articulando en torno a diversos motivos: organización de eventos; singularidad cultural (monumentos, sedes internacionales, literatura); tradición industrial, comercial, financiera, religiosa e incluso festiva; vanguardia y tecnología; turismo; atractivos naturales poderosos; grandes metrópolis o megaciudades, etc. Los ejemplos son cada vez más numerosos y conocidos gracias a potentes campañas publicitarias.

En todo caso, interesa más aquí la posibilidad creciente de promoción en entornos virtuales (soporte digital e Internet, pero también facilidad para la circulación

global de la información). Ha llevado al establecimiento formal de redes de ciudades que no compiten físicamente entre sí dada la distancia real que las separa, esto es, que sus áreas funcionales están lejos de superponerse. Por el contrario, la «clientela» potencial de esas ciudades coincide en el «ciberespacio», de manera que es posible coordinar la oferta en torno a un «tema unificador», particularmente entre «ciudades intermedias» (como apuntan Méndez, Michelini y Romeiro, 2006).

Las estrategias urbanas de mercadotecnia compartida se articulan, también, en torno a temas diversos, buscando un lema atractivo que se publicita en red (y en la red de redes), y que no se limita a la innovación y mejora de la economía local, sino que pretende también favorecer «la calidad de vida urbana, el combate a los procesos de marginación y exclusión que propicia la lógica del mercado, o la protección y puesta en valor del patrimonio urbano».

En tal lógica se han ido constituyendo redes, especialmente interesantes para las ciudades intermedias pero con valor suficiente para que entren también en ellas ciudades notorias. Tales redes son cada vez más numerosas y potentes, pudiendo clasificarse en función de su clave conformadora; así, con ejemplos ilustrativos pero sin ánimo de exhaustividad:

- Según la escala, las hay locales (intermunicipales), regionales (como Arco Atlántico, Arco Latino o Arco Mediterráneo de las Tecnologías), nacionales (Ciudades Catedralicias, que agrupa dieciocho ciudades españolas en tres rutas de turismo cultural), transnacionales (Oresund, Región de la Ciencia, sueca y danesa), internacionales (Villes Numériques) y mundiales (como Proyecto Cities, red de una veintena de ciudades en los cinco continentes que «crean y comparten conocimiento» para identificar ventajas competitivas y divulgar innovaciones urbanas, considerando la innovación como llave para la sostenibilidad).
- Por su tema unificador: patrimonio cultural (cultura material pero también intangible, como Ciudades Patrimonio de la Humanidad, que son ya más de doscientas veinte en el mundo, Red de Juderías, o la propia red de ciudades lentas), sostenibilidad (Ciudades Sostenibles, más de ochenta reunidas en torno a objetivos ambientales, sociales y de resolución de problemas urbanos; Energy-Cities, red con más de un millar de poblaciones), educación y formación (City Learning Net; Ciudades Educadoras), innovación (Telecities, red europea de gobiernos locales), entre otras.

- Según su orientación, las que buscan resolver problemas comunes, fundamentalmente de índole funcional (Metropolis) y de gestión (Ciudades Digitales, para la gestión local en España; C40, en torno a la vigilancia ambiental), o las que cooperan para la promoción conjunta (Ciudades y Villas Medievales, una decena de municipios españoles; Alianza para la Innovación); etc.

En otro orden de cosas, si se atiende a los promotores de las redes de ciudades o territorios es fácil deducir el peso de las instituciones públicas, tanto las de ámbito local como las regionales, estatales y de la Unión Europea, ya sea para resolver problemas de gestión como para la promoción. En la mayoría de los casos el dinero público juega un papel importante en el mantenimiento de tales redes, encaminado a favorecer las estrategias de gestión. Pero no faltan redes históricas, más o menos informales, que han demostrado el éxito de la cooperación incluso durante siglos; el Camino de Santiago podría ser un buen ejemplo en tal sentido. No son, en todo caso, esas redes históricas las más abundantes: la política urbana se ha vuelto inseparable de la mercadotecnia, en línea con la gestión «empresarial» de las ciudades ya comentada. Finalmente, la necesidad creciente de financiación de tales políticas no es tampoco ajena a la configuración de las redes como *lobbies* de ciudades que procuran captarla de instancias supranacionales.

III. LAS *SLOW CITIES*, UN MODELO RECIENTE DE RED TEMÁTICA

En la cada vez más amplia trama de redes territoriales buscando un posicionamiento global, las *cittaslow* constituyen un caso paradigmático. Junto con una serie de intereses y objetivos coincidentes con los de otras redes, implica en este caso una apuesta por un determinado tipo de ciudad, anclado en valores aparentemente periclitados y referenciado al modelo de ciudad que se ha dado en llamar «mediterránea», que pretende apoyarse en un cierto tipo de vida más «humano» sin renunciar a la competencia en el mercado mundial. Entre las señas de identidad de la «red del caracol» (en referencia al logo, inspirado en el de *slow food*) está la búsqueda de menos tráfico, menos ruido y menos muchedumbres. Vicente Verdú ya adelantó algo sobre este fenómeno en 2006.

Pero, evidentemente, se hace necesario deslindar los aspectos promocionales de la eficiencia práctica del mo-

delo que se impulsa, el interés de formar parte de la red por la administración local y los resultados para la ciudadanía de las ciudades asociadas.

1. UN MOVIMIENTO DE ORIGEN ITALIANO Y ALCANCE INTERNACIONAL

Las *cittaslow* (originalmente *Città Slow*) surgen en Italia en 1999, firmando el acta constitutiva los alcaldes de Bra, Greve in Chianti, Positano y Orvieto, con Carlo Petrini, fundador y presidente a su vez de *slow food* (asociación internacional sin ánimo de lucro que data de 1986, nacida como respuesta a la invasión homogeneizadora de la *fast food* y de la *fast life*, al que oponen el «movimiento *slow*»). Las «ciudades lentas» se autocalifican como movimiento o tendencia innovadora que se desarrolla y propaga en torno a una idea central: la «lentitud» o la tranquilidad urbana como rasgo esencial de vida. En el propio documento fundacional se especifican las características que se supone han de tener las ciudades pertenecientes a la red temática, entre las que se mezclan principios del desarrollo sostenible con otros propios del desarrollo local, de las producciones ecológicas y del desarrollo endógeno, junto con variados patrones del pensamiento *soft* o blando en boga o quizá utópico. Son, en resumen:

- política ambiental que prioriza las técnicas de recuperación y reutilización, así como la promoción del uso de las tecnologías para mejorar la calidad del medio y de la red urbana;
- política de infraestructuras para valorizar el territorio y no para ocuparlo;
- política de incentivos a la producción y uso de alimentos ecológicos, evitando los transgénicos y favoreciendo las producciones autóctonas que contribuyen al tipismo del territorio;
- promoción de la hospitalidad, tanto mediante la remoción de obstáculos físicos y culturales para usar los recursos como favoreciendo el contacto directo de consumidores y productores de calidad, y
- política de concienciación entre los ciudadanos de las *cittaslow*, incluida la educación del gusto en la escuela («ciudadanos atentos y acogedores»), y entre los «operadores».

Las *cittaslows* se adornan de una «filosofía» que aún lo políticamente correcto con ciertos principios de cali-

dad de vida y con claros componentes publicitarios, tanto con vistas a los propios ciudadanos como a la «clientela» potencial de las ciudades. Por ejemplo, dicen: «[...] buscamos ciudades con ciudadanos interesados en los viejos tiempos, ciudades con plazas, teatros, tiendas, cafeterías, hostales, lugares santos, paisajes vírgenes, artesanos fascinantes, donde el hombre reconoce la importancia de la lenta sucesión de las estaciones, con el movimiento del buen producto casero que respeta el gusto, la salud y las tradiciones espontáneas». Y añaden que «“Vivir bien” quiere decir disponer de soluciones y servicios que den la posibilidad a los ciudadanos de poder usar y disfrutar de su propia ciudad simple y fácilmente»; ello supone la intervención de la administración local responsable en el sentido de hacer la ciudad más humana y ecológica, respetando lo local en el contexto de globalidad creciente, pero utilizando también la tecnología y las «soluciones de vanguardia para comunicar, transportar, hospedar, producir, gastar y vender», además de compartir iniciativas en red.

En cualquier caso, en apenas una década, la red de *cittaslow* se ha extendido por diecisiete países (de todos los continentes, salvo África) y unas ciento veinte ciudades. Los países que cuentan con ciudades adscritas a la red (y el número de ciudades en cada uno) son: Italia (70), Austria (3), Bélgica (4), Dinamarca (1), Alemania (10), Reino Unido (8), Países Bajos (3), España (6), Portugal (4), Suecia (1), Polonia (6), Suiza (1), Noruega (3), Canadá (1), Corea del Sur (6), Australia (2) y Nueva Zelanda (1). Hay que remarcar el caso de Argentina, que tiene su propia red, sin pertenecer todavía oficialmente a la internacional. Además, hay un partenariado de las *cittaslow* conformado por el movimiento *slow food*, la Fondazione Slow Food per la Biodiversità Onlus, la fundación Terra Madre o la Università degli Studi di Scienze Gastronomiche.

2. LAS CARACTERÍSTICAS Y REQUISITOS DE LAS CITTASLOW

La pertenencia al movimiento de las ciudades lentas requiere el cumplimiento de una serie de requisitos o criterios (cincuenta y nueve organizados en seis categorías), así como la adopción de compromisos para que las ciudades aspirantes sean «certificadas» por la asociación internacional. La propia asociación resume tales características señalando que

[...] con las *cittaslow* se inicia el desafío contemporáneo de ciudades pequeñas y medianas, que por estatutos deben tener menos

de cincuenta mil habitantes, y que tienen la capacidad de enseñar a las grandes metrópolis. Son ciudades muy diferentes entre ellas, difuminadas por el mundo, ciudades imperfectas, ciudades vivas, ciudades que, de todas formas, mantienen una característica común: el objetivo de mantenerse con la calidad de todas sus formas, a partir del hombre-ciudadano, un ciudadano de los años dos mil, atento, educado y acogedor.

En el caso de España, la asociación excluye en sus estatutos expresamente «los municipios considerados destinos turísticos de masas».

Partiendo del hecho de que cada ciudad aspirante pueda tener (y se potencian) características propias relacionadas con diferentes rasgos territoriales y socioeconómicos, la asociación analiza las siguientes categorías, convertidas en compromisos después, dentro de las cuales hay múltiples «requisitos de excelencia» (en términos de la red española) de los que se mencionan algunos a título de ejemplo a continuación:

- La política de medio ambiente, tendente a «mantener y desarrollar las características del territorio y del tejido urbano, valorizando en primer lugar las técnicas de la recuperación y del reciclado». Entre los requisitos figuran como obligatorios, por ejemplo, contar con sistemas y programas de control de la contaminación luminosa, o un plan municipal de ahorro energético.
- La política de infraestructuras, «encaminada a la valorización del territorio y no a su ocupación». Proyectos para facilitar la movilidad alternativa o programa de intervención para la remodelación y recalificación urbanística son algunos de los requisitos obligatorios. Tanto esta categoría como la primera tienen mucho que ver con el planeamiento urbanístico municipal; así se ha entendido en algún municipio, al tratar de incluir rasgos de las ciudades lentas en el plan general de ordenación (como en el leonés de Villaquilambre, incidiendo en el transporte alternativo); en todo caso, encajan en los del planeamiento urbanístico sostenible impulsado a escala de la UE (más en concreto desde los trabajos del Grupo de Expertos en Medio Ambiente Urbano, 1996).
- La promoción de tecnologías en favor de la calidad urbana (*quality of urban fabric*). Entre los requisitos para esta categoría figuran, por ejemplo, la creación de una «carta de colores» municipal con el fin de fomentar y preservar la estética conjunta de las fachadas de los edificios o la promoción del teletrabajo.



FIG. 2. Las «ciudades tranquilas» en Italia.

- La valorización de las producciones autóctonas (en tanto contribuyen a tipificar el territorio), protegiéndolas y desarrollándolas, así como el

«uso de productos de alimentación obtenidos con técnicas naturales y compatibles con el medio ambiente, con exclusión de productos trans-

génicos» y la promoción de espacios y tiempos de encuentro entre «consumidores y productores de calidad». Figuran entre los requisitos obligatorios algunos como los siguientes: certificación de calidad de productos y manufacturas artesanales y de artesanía artística, educación del gusto y la alimentación en la educación obligatoria, o favorecer la puesta en funcionamiento de un observatorio enogastronómico de *slow food* para especies o cultivos en peligro de extinción.

- La hospitalidad y la remoción de «obstáculos físicos y culturales que puedan perjudicar la utilización plena y amplia de los recursos de la ciudad» (*hospitality and community*). Las acciones de formación dirigidas a la información turística y a la calidad del sistema de acogida o la creación de itinerarios *slow* de la ciudad figuran entre los requisitos objeto de puntuación para la certificación.
- La consciencia de los ciudadanos (*Cittaslow awareness*), incluyendo la introducción sistemática de la educación del gusto. El primero de los requisitos implica la existencia de una campaña de información sobre la intención de la administración local de adherirse a la red y sobre los objetivos y modalidades.

Como puede verse, la variedad, amplitud y concreción relativa de principios y criterios de selección manejados encaja con las líneas maestras de la mercadotecnia territorial al uso, incardinándolas con estrategias de política urbana en la que se integran planteamientos diversos: ciudades para ser vividas y visitadas, potenciación de hechos locales diferenciales susceptibles de ser puestos en «explotación», o cohesión social y «educación». En todo caso, no debe perderse de vista el modelo italiano de partida: ciudades diferenciadas de las metrópolis pero también del rural profundo, que se integran en la red con objetivos diversos, entre los que cabe citar el intento de modelar o afianzar una imagen de calidad urbana o el de recuperar una antigua posición de referencia en su ámbito geográfico. Se trata de ciudades compactas mediterráneas en las que sigue funcionando «lo bueno» de lo urbano tanto en sentido socioeconómico como paisajístico, frente a la problemática derivada del crecimiento urbano descontrolado, que viene generando problemas funcionales, ambientales, sociales y culturales; los requisitos pretenden asegurar que las ciudades de la red tengan políticas municipales activas frente a tal variado elenco de problemas, al tiempo que la red proporciona un marco global para competir con ventaja.

3. LA INTEGRACIÓN Y PERMANENCIA EN LA RED

Entre las particularidades que presenta la red temática de las «ciudades lentas» cabe mencionar:

- Prima la cooperación entre ciudades sobre la competencia, al tratarse de ciudades intermedias suficientemente alejadas entre sí y que obtienen réditos de esa puesta común en el «mercado», a la vez que aúnan o coinciden en intereses y características que han de implicar a la población. Así pues, cooperación para el posicionamiento en el sistema de ciudades y participación de la ciudadanía, en línea con las tendencias analizadas más arriba y presentes en muchas de las redes existentes.
- Se trata de un proceso gestado de abajo hacia arriba, con impulso institucional en todo caso a cargo de la administración local, lo que implica la adopción de compromisos en línea con los principios de subsidiaridad (proximidad de los órganos de representación y gestión a la ciudadanía) y de gobernanza (promoviendo el equilibrio entre el Estado, la sociedad civil y el mercado de la economía).
- La red es la que examina el cumplimiento de un número suficiente de criterios o indicadores («requisitos», en la terminología adoptada en España, que resultaría imposible cumplir en su totalidad), sin permitir la inclusión por la vía de la «compra» o cualquier pretensión de «blanquear» la imagen de una ciudad mediante su integración en la red. Al menos en el caso español, tampoco hay apadrinamientos estatales (como podrían ser los del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente).
- Se presta atención a la relación del núcleo urbano con su entorno, al atender a las producciones agrarias o pesqueras como una parte de la identidad diferenciada y como base para una gastronomía de calidad (recuérdese el origen vinculado a *slow food*)...
- Se pretende una forma de participación ciudadana que incluye una manera de vivir, de «vivir bien» según la red promotora.

La integración en la red implica un proceso de selección (que incluye una aportación económica inicial a la asociación, entre otras condiciones) que lleva a la certificación, así como someterse a controles periódicos que aseguren el mantenimiento de los requisitos de calidad. Tal «calidad» dependerá de la ayuda y el interés individual que ofrecen tanto los operadores públicos como

los privados; asimismo, en relación con la red, supone compromisos como la divulgación de las iniciativas de las *cittaslow*, la aplicación de decisiones compartidas (respetando particularidades locales pero sometiénolas a verificación) o la contribución a iniciativas comunes.

Por otra lado, formar parte de la red supone para las ciudades incluidas el derecho de utilizar el logo del movimiento y aplicarlo a todas las iniciativas y actividades públicas y privadas concordantes con sus objetivos, así como la posibilidad de participar en iniciativas conjuntas (sobre la base de la cooperación coordinada mediante asamblea anual).

4. LAS CIUDADES TRANQUILAS EN ESPAÑA

La red española de ciudades lentas recibió la certificación oficial en 2008, tras haberse iniciado las acciones en 2003 por iniciativa de los municipios de Palafrugell, Begur y Pals (que ya venían desarrollando entre sí actividades de promoción conjuntas), en conexión con Abbiatograsso (de la red italiana); en 2006 tuvo lugar en Bigastro el I Forum de las *Cittaslow* con la asistencia del Comité Italiano Internacional y municipios españoles interesados en el proyecto, celebrándose posteriormente encuentros en Mungía, Rubielos de Mora, Pals o Bilbao; la presentación oficial de la red a los medios fue en abril de 2009, coincidiendo con el Salón Internacional del Turismo de Barcelona. El primero de los citados municipios, Palafrugell, aunque «certificado», renunció a permanecer en la red, de la que también forman parte Mungía y Lekeitio, en Vizcaya, Rubielos de Mora en Teruel y Bigastro en Alicante. Estatutariamente reciben el nombre de Asociación *Cittaslow*-Red Estatal de Municipios por la Calidad de Vida.

Los Estatutos de la Red *Cittaslow* del Estado Español establecen en Pals la sede estatal, previendo el funcionamiento de grupos autonómicos de coordinación. En los estatutos se recoge como principio que la asociación «tiene como objeto promover y defender la cultura del buen vivir a través de la investigación, de la experimentación y de la aplicación de soluciones para la organización de la ciudad»

Las características de las *cittaslow* españolas actuales pueden resumirse en los siguientes puntos, de los que participan en diferente grado:

- Son localidades con rasgos urbanos, que cumplen en gran medida los criterios de sostenibilidad de las ciudades compactas mediterráneas, si bien son

ciudades intermedias o pequeñas para las escalas españolas (entre los poco más de setecientos habitantes de Rubielos y los menos de ocho mil de Lakeitio).

- Están situadas fuera de áreas metropolitanas, pero tampoco forman parte de espacios de «rural profundo»; así Mungía y Lakeitio han sabido mantenerse fuera de la presión directa del Gran Bilbao, conjugando segunda residencia con área dormitorio pero sin perder su singularidad formal y funcional.
- Son lugares excepcionales más que de excelencia, esto es, con alguna particularidad que los diferencia, manteniendo una identidad diferenciada incluso en un área de calidad potenciada por la ordenación del territorio (Begur y Pals en la Costa Brava) o beneficiándose de una situación que las mantuvo a salvo de una transformación poco sostenible (así, Bigastro se conservó en medio de la huerta, preservada intencionadamente y por ubicarse a cierta distancia del litoral levantino peninsular).
- Se adscriben a la red cumpliendo una parte de los indicadores prescriptivos, esto es, aprovechando la oportunidad de promoción que brinda la pertenencia a la red, aunque en algunos aspectos la inclusión resulte algo forzada y al menos en apariencia contradictoria con alguno de los principios básicos del movimiento (Rubielos, por ejemplo, situada en la magnífica sierra de Gódar, mantiene su personalidad en un área rural en decadencia gracias en parte a producciones ganaderas porcinas «industrializadas»).

No obstante, si se toma como referencia el modelo italiano (en particular las ciudades en la red de la Toscana), resulta evidente el potencial español. A título de ejemplo, viejas ciudades extremeñas cuna de conquistadores y que atesoran un patrimonio urbano envidiable (Hervás, Trujillo...), ciudades no costeras de Andalucía con patrimonio histórico sobresaliente (Ronda, Úbeda...) o villas cántabras con solera bajomedieval o de la transición del siglo XIX al XX (Santillana, Comillas...). Asimismo, en el caso de Asturias, diversas villas y concejos podrían optar a integrarse en la red, aunque estén en su mayor parte lejos del tope de los cincuenta mil habitantes, especialmente aquellas donde ni el centro heredado ni el entorno han sufrido alteraciones severas, tanto de índole paisajística como las relativas al patrimonio cultural en sentido amplio; así, por mencionar algunas, Castropol, Taramundi, Arriendas, Pola de Allande, etc.

CONCLUSIONES

El posicionamiento de las ciudades en el mercado global constituye una de las opciones de las políticas urbanas en las últimas décadas, coincidente con las transformaciones del sistema urbano y productivo donde la función tradicional de las ciudades ha ido cambiando y difuminándose en el territorio (en un crecimiento y dispersión de lo urbano poco sostenible), pero sin que hayan cambiado sustancialmente las relaciones de poder e influencia en cualquiera de las escalas que analicemos. Fuera de las ciudades o áreas metropolitanas dominantes, ciudades y territorios de diferentes tamaños y características pugnan por cambiar su posición dependiente, procurando controlar mediante estrategias más o menos planificadas su futuro en un contexto que parece empujarlas al relegamiento definitivo o a padecer los efectos negativos del uso extensivo del territorio y la suburbanización a larga distancia posibilitada por la facilidad creciente para los transportes.

En esa búsqueda de un lugar favorable en el mapa de las ciudades son frecuentes las opciones por la explotación de las diferencias, tanto heredadas como de nueva creación, pretendiendo obtener plusvalías de la imagen de marca mediante la captación de inversiones y visitantes o la potenciación de producciones y servicios vinculados a tal imagen. Además, suele plantearse estratégicamente la pluriactividad o la multidimensionalidad de ciudades y territorios como un mecanismo de defensa frente a los cambios que podrían poner en riesgo la posición conseguida. Sin embargo, afloran a menudo las contradicciones en la planificación, dado que incluso en programas integrales uno de los factores (o motores elegidos) de desarrollo y desenvolvimiento acaba pesando significativamente más y, en no pocas ocasiones, altera el factor (patrimonio, tradición, calidad de las producciones, paisaje, calidad de vida, etc.), reconvirtiendo lo auténtico en espectáculo, los protagonistas en actores y los territorios en meras imágenes con escasa solidez y capacidad de fondo. Así, la gestión del territorio con presupuestos de corte empresarial lleva aparejada casi siempre una notable carga de publicidad que explota símbolos y señas de identidad, instrumentos de mercadotecnia, en definitiva, con toda la potencial carga negativa que encierran.

Por otra parte, la promoción de ciudades y territorios no se aborda sólo en términos de competencia, sino también sobre la base de la cooperación entre semejantes con áreas de influencia no solapadas. Tal cooperación se produce en diferentes escalas, desde la mundial

a la comarcal, y se concreta en la promoción en torno a algún tema unificador común o compatible, mediante asociaciones articuladas en red. Una de ellas es la de las *cittaslow*, que se basa, como otras, en la cooperación para la promoción conjunta y comparte también la apelación a conceptos vagos, indefinidos, pero que suenan bien (buen gusto, calidad, diferencia, cultura...). Por otro lado, *cittaslow* se vincula con el concepto de sostenibilidad y apuesta, sin mencionarlo expresamente, por el modelo de ciudad compacta y diversa mediterránea, de dimensión limitada (menos de cincuenta mil habitantes), arraigada en su propia historia y en su alfoz, vivida y no sufrida por su ciudadanía; ello no debe querer decir que se trate de ciudades ancladas en el pasado, lentas en su incardinación en el sistema urbano actual, de ahí que se haya preferido en este artículo hablar de ciudades tranquilas (de ritmo lento, pausado, gracias a la dimensión y al contacto factible entre habitantes, visitantes y actividades), más que de ciudades lentas (con connotaciones negativas, como las de retraso o lentitud de reflejos para afrontar el mundo cambiante). En tal sentido, los potenciales lugares (ciudades y municipios) susceptibles de formar parte de la red son numerosos en España, dada la conformación cultural y el grado de conservación de los valores patrimoniales que podrían ser convertidos en factores de desarrollo apoyándose en redes temáticas.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

- BORJA, J., O. NELLO y J. M. VALLÈS (1998): *La ciutat del futur i el futur de les ciutats*. Fundació Campalans, Barcelona.
- CARRERO DE ROA, M. (2010): *Fundamentos de urbanismo. Una perspectiva sostenible*. Ojo x Hoja Editora, Oviedo.
- Carta de Aalborg* (1994) o *Carta de las Ciudades Europeas hacia Sostenibilidad*, Conferencia Europea sobre Ciudades Sostenibles, Aalborg (Dinamarca), el 27 de mayo.
- Cittaslow.es, Red Estatal de Municipios por la Calidad de Vida*, [en línea] <www.cittaslow.es>. [Consulta: 20-10-2009.]
- DOMINGO, A. (2009): «Marcas y ciudades: ¿natural o in vitro?». *Ábaco. Revista de Cultura y Ciencias Sociales*, núm. 60-61 (*Las ciudades a escena*), pp. 209 y ss.
- FARIÑA, J., y J. M. NAREDO (dirs.) (2010): *Libro blanco de la sostenibilidad en el planeamiento urbanístico español*. Ministerio de Vivienda, Madrid.

- FERNÁNDEZ GASALLA, G., y R. FRIEDMANN (2007): «Gestión y liderazgos en el diseño e implementación de planes estratégicos de *marketing* de ciudades: un balance y propuestas a partir de la experiencia alemana», en *Los problemas del mundo actual. Soluciones y alternativas desde la geografía y las ciencias sociales*. IX Coloquio Internacional de Geocrítica, Porto Alegre.
- DÍEZ, J. (2009): «*Cittaslow*, orgullosos reductos para la calidad de vida». *Cinco Días* (Madrid), 31 de agosto.
- GARCÍA RODRÍGUEZ, J. L., M. F. FEBLES y V. M. ZAPATA (2005): «La iniciativa comunitaria LEADER en España». *Boletín de la AGE*, núm. 39, pp. 361-398.
- GEDDES, P. (1915): *Cities in evolution*. Williams & Norgate, Londres.
- MÉNDEZ, B. (2009): «Gestión y desarrollo local», material inédito para el *Máster en Gestión Cultural* de la Universidad Carlos III, Madrid.
- y F. CARBEJE (2005): «Navia-Eo: marca de calidad territorial Terra da Fala». *Asturies. Memoria encesa d'un país* (Fundación Belenos, Oviedo), núm. 20, pp. 76 y ss.
- MÉNDEZ, R., J. J. MICHELINI y P. ROMEIRO (2006): «Redes socioinstitucionales e innovación para el desarrollo de las ciudades intermedias». *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, xxxviii (148)
- MIRALLES, C., y otros (2001): «La movilidad cotidiana en la ciudad: viejas deficiencias y nuevos retos», en *Actas del XVII Congreso de Geógrafos Españoles*. Oviedo, pp. 404 y ss.
- MONCAYO JIMÉNEZ, E. (2001): «Modelos de desarrollo regional: teorías y factores determinantes». *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia*, núm. 133, pp. 86 y ss.
- MORALES-MATOS, G. (2007): «Ciudades sostenibles y parámetros de sostenibilidad en el planeamiento territorial», material inédito para el *Máster de Urbanismo* de la Universidad Carlos III.
- y B. MÉNDEZ GARCÍA (1990): «Procesos de construcción y transformación territoriales de la rasa occidental asturiana», en *Ería. Revista cuatrimestral de Geografía*, núm. 22, pp. 157-175.
- MUÑOZ, N., y M. CERVANTES (2009): «Identidad y *marketing* de ciudades y marcas territoriales: *place branding*». *Ábaco. Revista de Cultura y Ciencias Sociales*, núm. 60-61 (*Las ciudades a escena*), pp. 27 y ss.
- MUÑOZ, F. (2008): *Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales*. GGmixta, Barcelona.
- OLOF BERG, P. (2009): «Diseño de marcas metropolitanas competitivas: posicionamiento estratégico de regiones metropolitanas en el norte de Europa». *Ábaco. Revista de Cultura y Ciencias Sociales*, núm. 60-61 (*Las ciudades a escena*), pp. 131 y ss.
- POZZI, S. (2010): «El mundo se hace urbano». *El País*, 05-04-2010.
- RODRÍGUEZ-POSE, A. (1999): «Instituciones y desarrollo económico». *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, xxxi, pp. 775-784.
- RUEDA, S. (1998): «La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa», en *Biblioteca: ciudades para un futuro más sostenible*. Escuela Superior de Arquitectura de Madrid, Madrid.
- SANCHO ROYO, F. (2008): *Notas sobre ciudad sostenible y huella ecológica en el planeamiento urbano*, trabajo inédito, Universidad de Sevilla
- SICA, P. de (1981): *Historia del urbanismo*. IEAL, Madrid.
- SOUTO, X. M. (dir.) (2001): *Planeamento estratéxico e mercadotecnia territorial*. Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular, Vigo.
- VÁZQUEZ- BARQUERO, A. (2000): «Desarrollo endógeno y globalización». *Eure*, pp. 47-65.
- VERDÚ, V.: «El encanto del *slow*». *El Boomeran(g)*, 26-10-2006, [en línea] <www.elboomeran.com/blog-post/11/953/vicente-verdu/el-encanto-del-slow>. [Consulta: 12-09-2010.]
- ZOIDO, F., S. de la VEGA, G. MORALES-MATOS, R. MAS y R. C. LOIS (2000): *Diccionario de geografía urbana, urbanismo y ordenación del territorio*. Ariel, Barcelona.

