

Las redes urbanas europeas en los albores del tercer milenio

CARLES CARRERAS I VERDAGUER*

Palabras clave: *ciudad, Europa, red urbana, Unión Europea, urbanización*

Key words: *city, European Union, urban network, urbanization*

El presente artículo supone el desarrollo de las reflexiones y debates de un seminario sobre el tema, presentado en el Bryn Mawr College de Filadelfia, bajo el patrocinio de su Hewlett Foundation Grant in European Studies, en octubre de 1993 (1; véase notas al final del artículo). El enunciado del título pretende enfatizar dos ideas implícitas y diferentes, que es necesario explicitar.

En primer lugar, se usa el plural porque se parte de la base de que existe más de una red urbana en Europa; se otorga aquí a la palabra red su sentido más genérico de organización basada en unos elementos urbanos (las ciudades) y en sus interrelaciones, entre los elementos y de éstos con sus territorios respectivos. Se rehuye así el uso de otros conceptos muy usados en nuestra tradición geográfica, especialmente el de sistema. En segundo lugar, la perspectiva del análisis se sitúa más en el inicio de una nueva época (que, tal vez, no sea tan nueva) que en el fin de la anterior, intentando utilizar la idea de cambio como escala apropiada para el estudio de la situación de presente, pero, a la vez, buscando salidas e, incluso, alternativas.

0.- UNAS PREMISAS CONCEPTUALES

Antes de entrar en el desarrollo del tema parece oportuno presentar previamente las ideas generales en las que se asienta su desarrollo, a modo de enseñar las cartas del juego que se va a jugar. Dichas ideas se refieren a la teoría de que se parte, al marco geopolítico en el que se inscribe, y a las escalas de análisis que se han escogido.

* Catedrático del Departamento de Geografía Humana, Universidad de Barcelona.

El análisis de la red urbana europea se sitúa dentro de la perspectiva de la dialéctica constante entre cambio y continuidad. En este sentido, se concreta el estudio de la ciudad en los últimos veinte años, 1973-1993, período en el que se ha pasado de la consideración de la crisis urbana (1973-85), más o menos como tema central de estudio, a la de la revitalización de las ciudades (1985-92, más o menos). En efecto, el geógrafo Brian J.L. Berry definió para Estados Unidos lo que denominó la *counterurbanization*, una contraurbanización o pérdida de peso de las ciudades que habría sucedido a la urbanización constante del territorio desde mediados del siglo XIX y hasta mediados del siglo XX (BERRY, 1976). Posteriormente, esta misma idea fue extendida a los análisis urbanos y territoriales europeos (CHAMPION, 1989), que suponía la crisis, el estancamiento, incluso el decrecimiento de sus grandes ciudades. Al mismo tiempo, otros autores centraban sus análisis en los problemas urbanos (fiscales, infraestructurales y de todo tipo) y en los conflictos sociales (de género, de clases, generacionales...). Los términos ingleses *stress*, *decline*, *crisis*, problemas y otros similares subrayaron estas ideas en los títulos de muchos de los libros sobre estudios urbanos de este primer período. La obra, posiblemente, más característica e influyente de este momento sobre la red urbana europea sea la de los economistas CHESIRE y HAY (1989).

En la década posterior, en cambio, aparece una cierta recuperación de las ideas popularizadas por la publicista americana Jane Jacobs, sobre todo en una de sus últimas obras de carácter recapitulativo (JACOBS, 1984). Esta recuperación se produjo tanto en los círculos académicos, como en los de muchos de los que tenían responsabilidades en la gestión de las ciudades (CARRERAS, 1993b). Los libros de esta década muestran en sus títulos este cambio al incorporar los conceptos de *renovation*, *renaissance*, *restructuring* y otras palabras que se inician con la sílaba *re*, prefijo que denota vuelta o retorno. La nueva revolución tecnológica, y el papel fundamental que algunas ciudades han desempeñado en ella, aparece como protagonista del nuevo discurso urbano, financiado por las propias administraciones locales, a menudo, y con una teoría elaborada, sobre todo, por Manuel Castells, el sociólogo que en 1972 planteara lo urbano como problema (CASTELLS, 1989).

El análisis que aquí se presenta se pretende situar entre ambas perspectivas, que, de hecho, conviven, y siempre convivirán, en la realidad de las ciudades y que pueden alcanzar combinaciones diferentes, según cual sea la escala de análisis que se escoja. Europa constituye un excelente caso de estudio en este sentido, debido a su relativamente larga historia urbana.

La mundialización de la economía y, por tanto, de la sociedad (de los modos de vida, las migraciones y la cultura, en general) constituye la variable fundamental para tratar de entender la situación actual. Este proceso de mundialización ha supuesto tanto fenómenos de integración, como de fragmentación, al mismo tiempo, originando una nueva y dialéctica reestructuración territorial. En Europa, la quiebra de la Unión Soviética (que se inicia y acaba simbólicamente con el siglo XX) y de su glacis en la antigua Europa oriental (devenida hoy nuevamente Europa central, sin que, en realidad, se haya movido de su sitio), ha sido un factor aun más importante en la acentuación de alguno de los efectos de esta mundialización (CARRERAS, 1993a).

Los factores de integración territorial se manifiestan, sobre todo, en el engrandecimiento y fortalecimiento, no exento de contradicciones (como en los debates sobre el tratado de Maastricht, o en los referéndums nacionales sobre la integración) de la Unión Europea que se extiende por todo el continente e, incluso a otros continentes² y que empieza, incluso a ser objeto de estudio reconocido por diversas disciplinas y distintas comunidades científicas (WILSON Y SMITH, 1993). Los factores de fragmentación se manifiestan en la revitalización de los nacionalismos y en la creación de nuevos estados, que, en Europa, no ha hecho más que empezar³.

A nivel urbano, se encuentran reproducidos igualmente ambos factores. La integración ha supuesto el fortalecimiento de la red que forman las doce ciudades capitales, mientras que la fragmentación se plasma en la nueva relevancia de lo local, que permite a

otras ciudades, e incluso a regiones, conectarse con flujos internacionales, perforando, a veces, incluso, los límites convencionales del estado nación tradicional.

A partir de este marco conceptual y geopolítico, además, el análisis se realiza aquí a dos escalas distintas. Una menor, que comprende todo el continente, hasta los Urales, y que solo permite ver las ciudades, en plural, es decir, las distintas redes urbanas. Una segunda, mayor, en la que se desciende al análisis de las características generales de los elementos de dichas redes, es decir, lo que podría denominarse la ciudad europea, en singular.

1.- LAS REDES URBANAS EUROPEAS







La contradicción entre el rico patrimonio histórico, tanto material, como social y cultural, de las ciudades europeas y la crisis del período 1973-85, llevó a muchos gobiernos locales, e incluso estatales, a invertir seriamente en el desarrollo de las ciudades. El caso culminante tal vez sea el italiano, cuyo gobierno creó un ministerio de ciudades, el balance de cuya actuación es difícil de establecer aún, debido, en buena parte, a la inestable y cambiante situación política italiana. En el mismo sentido, se puede destacar, en primer lugar, el caso francés, cuyo gobierno, a través de su agencia estatal DATAR⁴, ha encargado diversos estudios estratégicos sobre el desarrollo urbano francés y europeo, con el fin de proyectar su propio desarrollo. A continuación, se realiza una aproximación personal a este estudio, más tradicional quizás dentro de la disciplina geográfica.

1.1.- La aproximación del grupo Reclus

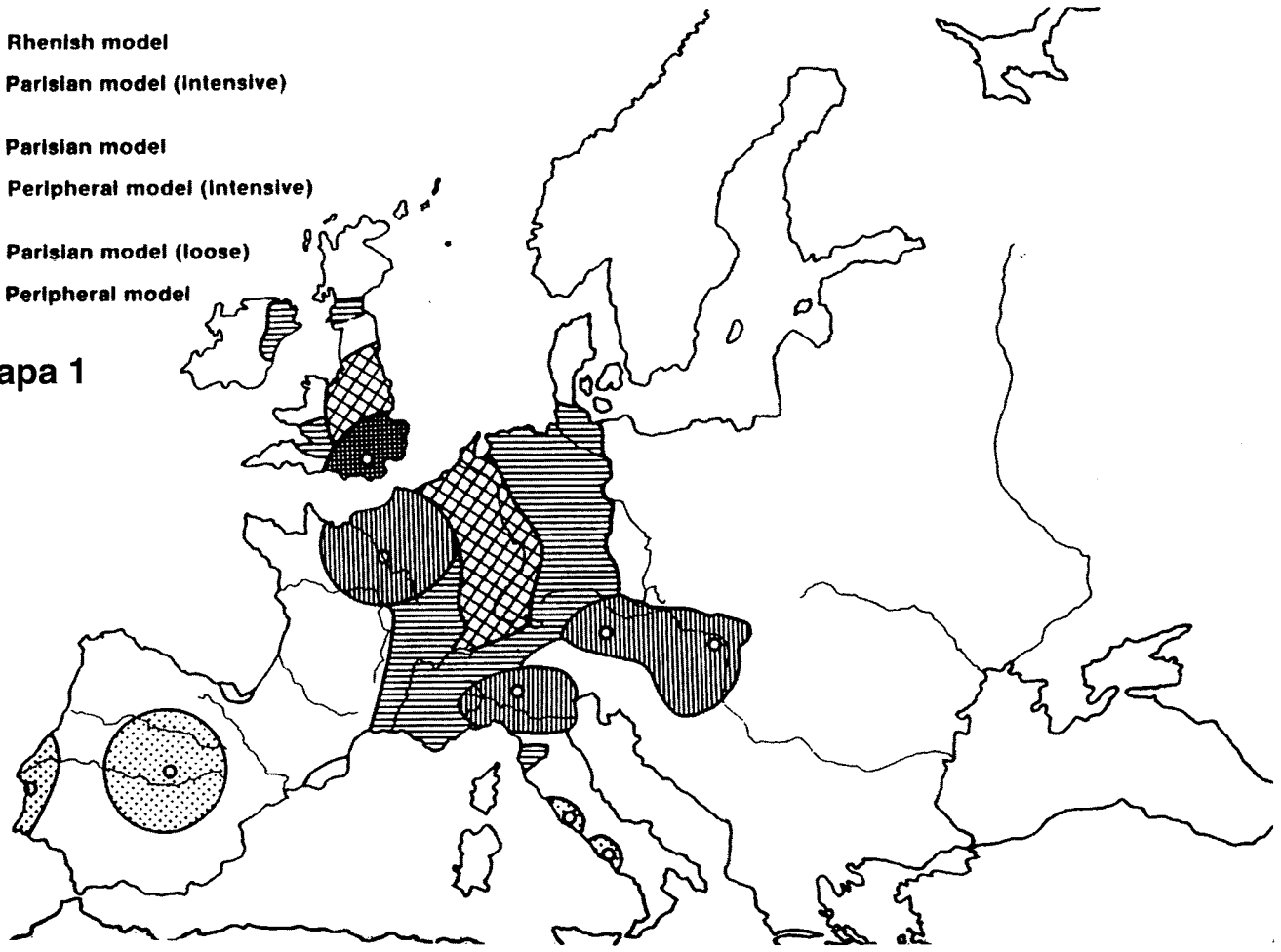
En 1989, fue publicado el estudio del grupo de geógrafos franceses acogidos a la denominación colectiva Reclus para la DATAR, cuyos resultados han sido enormemente influyentes por la gran divulgación que han alcanzado (RECLUS, 1989). Este estudio cuenta con algunos precedentes similares dentro de la Geografía francesa: merece la pena destacar, en el mismo sentido, y dada su difusión, un trabajo similar realizado para el año 1970 (CNRS, v. mapa 1), sobre el que deberían realizarse comentarios aún más críticos que los que siguen, dado su mayor grado de generalización (JULLIARD Y NONN, 1976).

La perspectiva Reclus tiene su fuerza y, a la vez, su gran debilidad en la simplicidad de las ideas y representaciones en que se basa, siguiendo, en buena parte, como es habitual en este grupo, la tradición geopolítica alemana, rescatada del ostracismo y cambiada de signo político por el geógrafo, también francés, Yves Lacoste⁵. La fuerza de este estudio consiste en que es muy inteligible, sobre todo, para los no especialistas, entre los que se encuentran los responsables de los gobiernos, a sus distintos niveles, que en este tipo de mapas pueden basar su toma de decisiones. Su debilidad consiste en la simplificación enorme que esta inteligibilidad exige y que puede llevar a errores graves si su uso se extiende fuera de las aulas, y aún de las de enseñanza elemental, como se ha hecho. La excelente infraestructura técnica y económica, así como la influencia política (por lo menos, hasta las elecciones francesas de 1993) del grupo Reclus de Montpellier ha contribuido a acallar hasta hoy las múltiples críticas que recibe, dentro y fuera de la geografía francesa, lo que permite explicar, quizás, que no hayan sido hasta hoy publicadas y divulgadas.

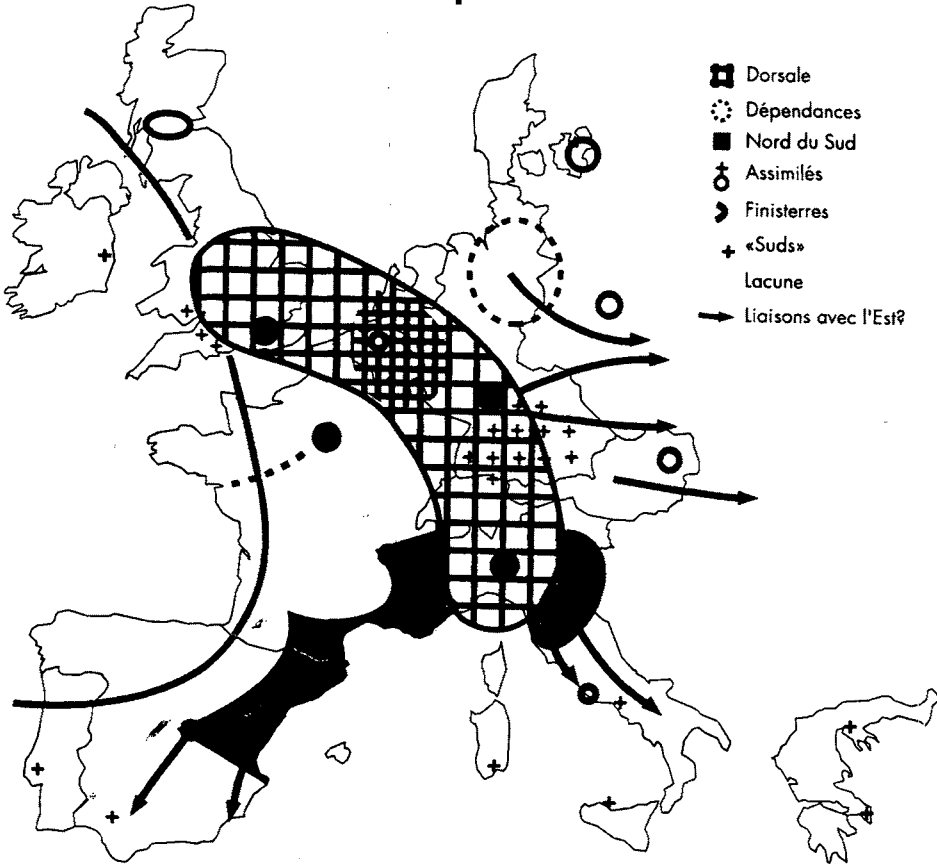
La imagen de la red urbana europea que el grupo Reclus ha divulgado se puede resumir y sintetizar en su famosa dorsal central dibujada en el mapa final, nº 25 de su estudio, más conocida como la *banane bleue* y en las dos periferias oriental y occidental (*finis-terrae*, en este caso). Este mapa (2) constituye la conclusión de un estudio relativamente detallado acerca de la localización de una gran cantidad de variables diversas (cuantificables, factuales y cualitativas) en 165 aglomeraciones urbanas europeas. Una de las

-  Rhenish model
-  Parisian model (Intensive)
-  Parisian model
-  Peripheral model (Intensive)
-  Parisian model (loose)
-  Peripheral model

Mapa 1



Mapa 2



debilidades del estudio se centra en la diversidad y desigualdad de las variables, que van desde la más clásica de la población total, al número de eventos internacionales que se organizan o a la reputación de sus actividades culturales, y en la consiguiente dificultad la obtención y, por tanto, la escasa credibilidad de los datos. En esencia, la crítica más importante que puede formularse a este estudio radica la falta de análisis de las interrelaciones entre las distintas variables y de los lazos e intercambios de este conjunto urbano con las redes urbanas de otros territorios del resto de Europa así como extraeuropeos. A partir de este comentario general, se debe descender a críticas más particulares acerca de la red urbana que aparece determinada en este mapa final.

El primer y más fácil de los comentarios que merece dicho mapa es que para llegar a tales conclusiones no parece necesaria la recopilación de toda la información que se utiliza. La *banane bleue*, que alcanza desde London hasta Milano, pasando por Paris-Bruxelles-Amsterdam, Köln, Frankfurt y Genève, no significa, de hecho, gran cosa, ya que no puede demostrarse la existencia de relaciones funcionales significativas entre todas estas ciudades. Además, toda la vitalidad y dinámica de estas ciudades no puede explicarse solamente por hechos incluidos dentro del territorio de esta área, ni todas las regiones que incluye pueden ser consideradas como centrales. La *banane bleue*, al igual que los discu-

tibles modelos de Julliard y Nonn, se corresponde con la simplificación cartográfica que, en la Geografía tradicional de los Estados Unidos, ha supuesto la imagen de los belts. Esta banana que proporciona una lógica seguridad a las autoridades francesas (y a otras) aparece compensada por el que podría denominarse *croissant meridional*, que desde Valencia hasta Roma, se extiende por toda la orilla septentrional del Mediterráneo, y que, a su vez, llena de satisfacción a los municipios de muchas de sus ciudades, como Barcelona, Marseille o Genova, pero que no se explicita en ninguna realidad concreta.

Por otro lado, cabe destacar que la mejor aportación del estudio y del mapa de sus conclusiones es, sin duda, la idea de las fronteras que se marcan al conjunto, en la que atribuye un cierto carácter esperanzador, y, por tanto, dinámico, a la frontera oriental. Esta esperanza y dinamismo, lógicamente, dependen de la evolución de los antiguos países socialistas, por ahora relativamente impredecible. Por otro lado, profundizando en la misma idea de futuro, se otorga un carácter de cierto subdesarrollo al *finisterrae occidental*, que incluye un conjunto diverso Irlanda, Cornwall, Bretagne, Galiza y parte de Portugal, Extremadura y parte de Andalucía, un mundo celta muy extendido que define su futuro por el alejamiento geográfico. Esta idea ha incidido decisivamente, tal vez, en el planeamiento de las nuevas comunicaciones, justificando inversiones tan importantes como el tren de alta velocidad que conecta Sevilla con Madrid desde 1992.

Desde un punto de vista metodológico, finalmente, no puede dejarse de comentar que cuando, desde la Geografía, se reivindica un mayor uso de los mapas, no se debe olvidar que éstos, como cualquier otra representación, constituyen siempre un cierto grado de manipulación de la información por parte de sus autores. Aunque, lógicamente, cualquier estudio o análisis del tipo que sea puede ser también una manipulación de la información, lo más peligroso en el uso de los mapas estriba en su legibilidad rápida, en el hecho de que se tomen como fuente de datos factuales, especialmente cuando, a partir de ellos, se pueden tomar decisiones de política económica, social o territorial. El simple uso de una u otra escala, de una u otra proyección cartográfica puede llegar a constituir por sí misma una toma de posición previa que condiciona en gran medida los resultados.

1.2.- Un enfoque geográfico distinto

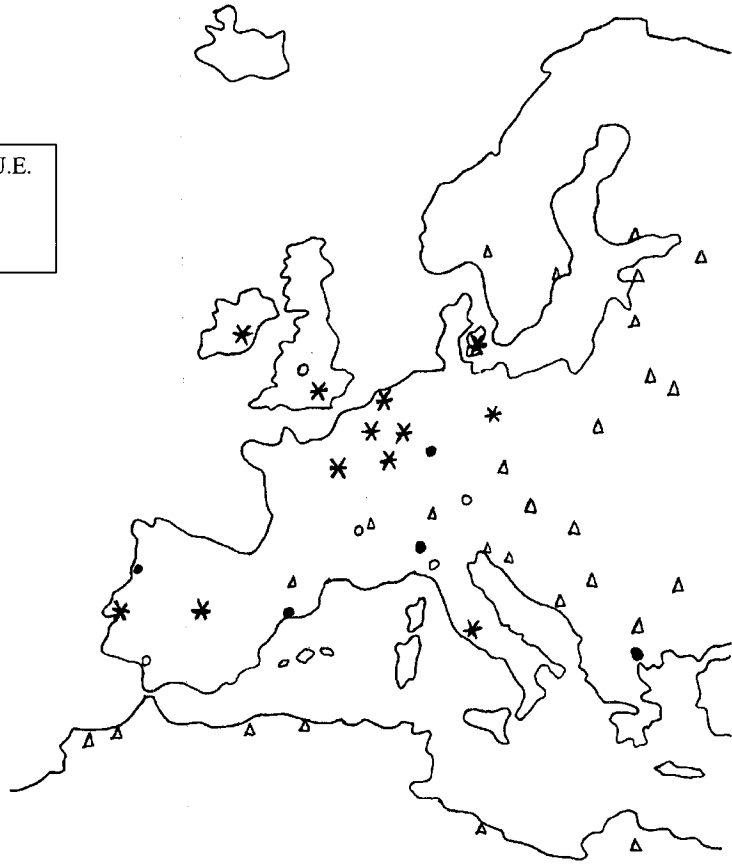
La aplicación de una perspectiva escalar distinta en cada caso, añadida a un enfoque funcional, parecido al de Reclus, pero basado en estudios más recientes, abiertos y profundos, en los que se ha colaborado (BIDEAU, 1992), así como la consideración de la dinámica diferencial de cada ciudad y de la red urbana en que se inscribe, han permitido el esbozo de una aproximación personal, lógicamente también manipulada, pero algo más matizada, y que aquí se presenta como una hipótesis de trabajo⁷. Como se ha señalado en la introducción a este artículo, un análisis geopolítico elemental obliga, de entrada, a considerar diferentes redes urbanas, desde la más central de la Unión Europea, a las más periféricas de Turquía, de Israel y Palestina o del Magreb y norte de África.

1.2.1.- La red urbana de la Unión Europea

El primer elemento que cabe considerar en la red urbana de la Unión Europea es, lógicamente, el de las doce capitales de los estados integrados hasta 1993, que son constantemente alimentadas por los flujos administrativos y funcionales, de una administración, por lo demás, fuerte y compleja. Este primer nivel jerárquico de la red se encuentra centrado, aunque débilmente, en Bruselas: la debilidad de la centralidad permite su disputa periódica a otras ciudades, como Strasbourg, Luxembourg o la propia París. El hecho de que estas capitales estatales sean sede consecutivamente del gobierno europeo durante seis meses es, sin duda, el factor más importante en cuanto al impacto en su infraestructu-

- * Capitales de estado U.E.
- 2º nivel
- 3º nivel
- △ Otras ciudades

Mapa 3



ra urbana y en sus conexiones y actividades internacionales; puede servir de claro ejemplo, en este sentido el caso de Lisboa y del nuevo centro administrativo que fue edificado junto al monasterio de los Gerónimos. Junto a ello, la sede permanente de organizaciones específicas de la Unión Europea o de eventos internacionales temporales coadyuva al desarrollo del papel tradicional de estas capitales de estado.

Bruxelles, por supuesto, merece un comentario especial dado su papel pionero en la capitalidad europea hoy en cierta crisis, en parte, por el afán y necesidad de descentralización de la Europa de los doce. El abandono forzoso del tradicional edificio de las comunidades, atacado por la aluminosis, puede ser, quizás, un hecho algo más que simbólico. La ciudad, con menos de 150.000 habitantes en su municipio y menos de un millón en su área metropolitana, no alcanza a superar el impacto de las actividades políticas, que la llenan excesivamente durante las jornadas laborales y la vacían, casi dramáticamente, los días de fiesta y, sobre todo, los fines de semana. Este mismo impacto, a su vez, ha hecho explotar su paisaje urbano en una dialéctica de reconstrucción casi constante, que ha resultado en detrimento de su patrimonio arquitectónico. Además, todo ello debe ser entendido sobre un fondo de difícil convivencia entre dos comunidades culturales y lingüísticas diferentes y enfrentadas, que introducen un factor contradictorio de localismo e internacionalización.

También debe considerarse el caso especial de la ciudad de Berlín, capital jurídica de la nueva Alemania, posterior a la reunificación de 1989. A pesar de las grandes inversiones en infraestructura y en renovación de diversos barrios, la ciudad debe afrontar algunos grandes retos: como la inercia de Bonn, donde la administración federal va a permanecer mucho tiempo aún, al menos parcialmente; o la dificultad de cicatrizar dos fragmentos urbanos distintos, a pesar del fondo común, que han vivido de espaldas durante casi 45 años, en un contexto de segregación social y urbana difíciles de resolver; y, finalmente, la árdua reconstrucción de los territorios de la antigua república democrática y de casi todos los estados de la Europa del Este que constituyen su glacis de influencia y la única justificación posible de la capitalidad de una Europa central de la que se habla bastante, pero que aun no existe.

Finalmente, desde una perspectiva española, cabe reivindicar también el papel creciente de la ciudad de Madrid que ha conseguido equilibrar funcionalmente el hecho de ser la tercera ciudad europea por su población. La cristalización progresiva de un proceso de crecimiento demográfico muy rápido en los años anteriores y las dificultades que plantea intentar dirigir el conjunto autonómico del estado, más la canalización de las comunicaciones siempre difíciles con Portugal y con el Magreb pueden explicar, aunque no justificar el desplazamiento tradicional de esta ciudad respecto a otras metrópolis europeas de menor peso específico.

El segundo elemento de la red urbana europea, aunque sin una dependencia jerárquica clara respecto del anterior, es el que viene propiciado por la internacionalización tradicional de algunas grandes poblaciones no capitales. El ejemplo más claro, tal vez, sea el de algunas ciudades alemanas, debido a su carácter federal, y que se manifiesta especialmente en Frankfurt, capital económica del estado y de buena parte de Europa y del mundo, capitalidad económica compartida con otras ciudades del mundo, naturalmente; el reconocimiento de este papel se ha manifestado en la localización de la sede del banco central europeo en Frankfurt. Otro ejemplo claro lo ofrecen las tradicionales dualidades urbanas de la mayoría de los países mediterráneos: Porto, en Portugal, hoy bastante eclipsada por el ascenso, casi irresistible, de Lisboa; Barcelona, en España, ciudad que ha sido ejemplo internacional en 1992 y objeto de numerosos estudios (BUSQUETS, 1992; CARRERAS, 1993b); Milano, en Italia probablemente, el caso más espectacular dado que supera en dinamismo e iniciativa a su propia capital; y, finalmente, Thessaloniki en Grecia, también un tanto eclipsada por Atenas. El desarrollo industrial, basado mayoritariamente en el tráfico portuario, así como el crecimiento financiero a lo largo de los últimos siglos explica buena parte de estas bipolaridades, que, por otro lado se encuentran también en la otra orilla del mar Mediterráneo.

Finalmente, un tercer elemento de la red urbana europea, también sin una relación jerárquica clara con los anteriores, se ha consolidado más recientemente, a partir de la difusión de los procesos de internacionalización, a partir, en buena parte, de las ciudades anteriores; muchas ciudades europeas alcanzan así la escena internacional de forma diferencial y en una fuerte competencia entre ellas. Este es el caso, sobre todo, de München, más influida por el desarrollo tecnológico que por la organización de los juegos olímpicos; o el de algunas viejas ciudades industriales en crisis, como Birmingham, siempre candidata fallida a organizar unos juegos olímpicos, como Liege, o como Lyon, que consiguió la sede de Euronews; o es el caso también de otro tipo de ciudades como Sevilla, sede de la exposición universal de 1992, o de Genova, que también participó, con mayor o menor éxito, en los fastos del quinto centenario del descubrimiento de América. Exposiciones universales, ferias internacionales, campeonatos deportivos y manifestaciones culturales de todo tipo, especialmente la capitalidad europea de la cultura, instituida por el consejo de ministros de cultura de la CEE en 1985, así como las sedes centrales de las organizaciones europeas e internacionales son bazas de la competencia internacional entre ciudades en un nuevo mercado. Esta competencia obliga a las distintas ciudades a poseer grandes equipos de relaciones internacionales y delegaciones en otras ciudades e instituciones y a invertir

grandes cantidades en imagen interior y exterior. Este mismo hecho se hace extensible también a muchas regiones europeas, que junto a las ciudades, comparten ya una asamblea de regiones, institución comunitaria más simbólica que efectiva aun.

Todo ello, en una realidad dinámica y cambiante, permite distinguir, por lo menos, estas veinticuatro ciudades citadas, dentro del conjunto de la Unión Europea. Un hecho que resulta interesante por contraste analizar son las razones por las que muchas otras ciudades con similares posibilidades no se encuentran en esta selección basada en los rankings efectuados por los estudios citados. Más aún, cuando algunas ciudades se esfuerzan en ello (como Glasgow o Edimburgh, Bordeaux o Toulouse, Torino o Palma de Mallorca), mientras que otras parecen no esforzarse excesivamente en ello, como los casos de Bilbao o Valencia, en España, por ejemplo (véase mapa 3).

1.2.2.- La red urbana europea aún no unida

La primera periferia de la Unión Europea se encuentra económicamente bastante integrada en Europa, pero separada de ella en distinto grado por una tradición política de neutralidad en los estados alpinos, y por razones geopolíticas más complejas en el caso de los microestados. La ciudad suiza de Genève, cuyo caso podría extenderse, quizás, a otras ciudades suizas diferenciadas por la estructura federal de su estado, constituye el modelo bivalente y contradictorio de este tipo de ciudad: con funciones financieras internacionales, relacionadas, sin duda, con el paraíso fiscal de su dorada marginalidad, que se dan también en algunas verdaderas ciudades-estado europeas, como Lichtenstein, Mónaco o Andorra; con funciones políticas internacionales, basadas en su neutralidad, que se da también en Wien, cuyo papel se ve reforzado por la complejidad política creciente del este europeo.

El complejo mundo escandinavo, inmenso territorialmente, pero relativamente poco poblado y alejado espacialmente (como un gran finisterrae septentrional), se debate hoy entre la preservación de su personalidad y la integración al resto de Europa, sobre un fondo de quiebra casi total de su viejo modelo socialdemócrata, erosionado junto con el estado del bienestar del que fuera, posiblemente, su mejor encarnación. Kobenhavn, ya dentro de la Unión Europea, aunque queriendo restar un tanto al margen, se ha convertido en el centro de su red urbana por esta interioridad y exterioridad que, al menos hasta diciembre de 1994, le ha caracterizado, a pesar de su localización tan aislada (en el sentido más literal y geográfico de la palabra). Así Oslo, Stockholm y Helsinki se yerguen como icebergs urbanos en busca de su relación no siempre deseada con el resto de Europa, sobre un fondo de grandes territorios casi despoblados y poco urbanizados.

Cinco nuevas ciudades y tres cuasi-ciudades se constituyen así en una red desintegrada, pero estrechamente vinculada a las redes europeas y mundial. La ampliación de la Unión Europea en 1995 dejará las ciudades suizas y los microestados europeos en un aislamiento administrativo, que no funcional, más agudizado.

1.2.3.- La red urbana de la Europa oriental

Si ha podido decirse que nunca la Europa oriental ha constituido una auténtica unidad (CARRERAS, 1988), hoy ello es aún más cierto. A nivel de las ciudades el panorama resulta complejo: Tallin y Riga intentan ligarse al conjunto escandinavo (como, tal vez, la propia San Petersburgo, pero por otras razones), en su afán de integración europea o, por lo menos, de separación de la vieja Rusia; Vilnius, en cambio, parece jugar un papel de bisagra entre Rusia y Polonia, del que intenta sacar el máximo partido; Minsk y Kiev, a pesar de su independencia jurídica, siguen girando en la órbita del rublo, en torno a Mos-

cú; la capital rusa sigue siempre por detrás de sus problemas, sin que la ciudad alcance a liderar aún su red urbana, ni pueda pensar en integrarse en ningún flujo internacional, por el momento; Sofía y Bucaresti quedan un tanto marginales entre las áreas de influencia de Alemania y de Rusia, como ha sido tradicional en su historia. La mayoría de las demás ciudades, entre tanto, parece buscar desesperadamente su conexión con Alemania; entre todas destaca sin duda Budapest, que concentra la mayor parte de la vitalidad de Hungría, aunque no de los húngaros, cuya dispersión territorial plantea uno de los posibles problemas geopolíticos del próximo futuro; Praga y Varsovia, a pesar de su larga tradición urbana, no consiguen superar sus problemas internos: Ljubljana es quizás la más integrada a Alemania, mientras Zagreb, Beograd y Sarajevo se debaten en los avatares de una guerra que tiene visos de no terminar.

1.2.4. La periferia urbana de Europa

Algunos otros países intentan acercarse a la integración europea, en cuyas estrategias algunas ciudades juegan un papel bastante destacado. El caso de Israel, ya integrado al consejo de Europa y a otras instituciones occidentales, constituye una excepción, ya que sus ciudades no alcanzan una definición precisa tras la sombra de un estado muy poderoso, con una política de colonización rural y de delimitación conflictiva con los palestinos y otros vecinos árabes. Istanbul, en cambio, puede recuperar parte de su papel histórico como adalid de las reivindicaciones europeistas turcas, al igual que algunas de las bipolaridades urbanas del norte de África, como Alejandria y el Cairo, Argel y Oran, o Rabat y Casablanca, Tunez i Sfax o, en menor medida, Trípoli i Bengazi (como podría ser también el caso de Israel, con Tel-Aviv y Jerusalem).

2.- LA CIUDAD EUROPEA

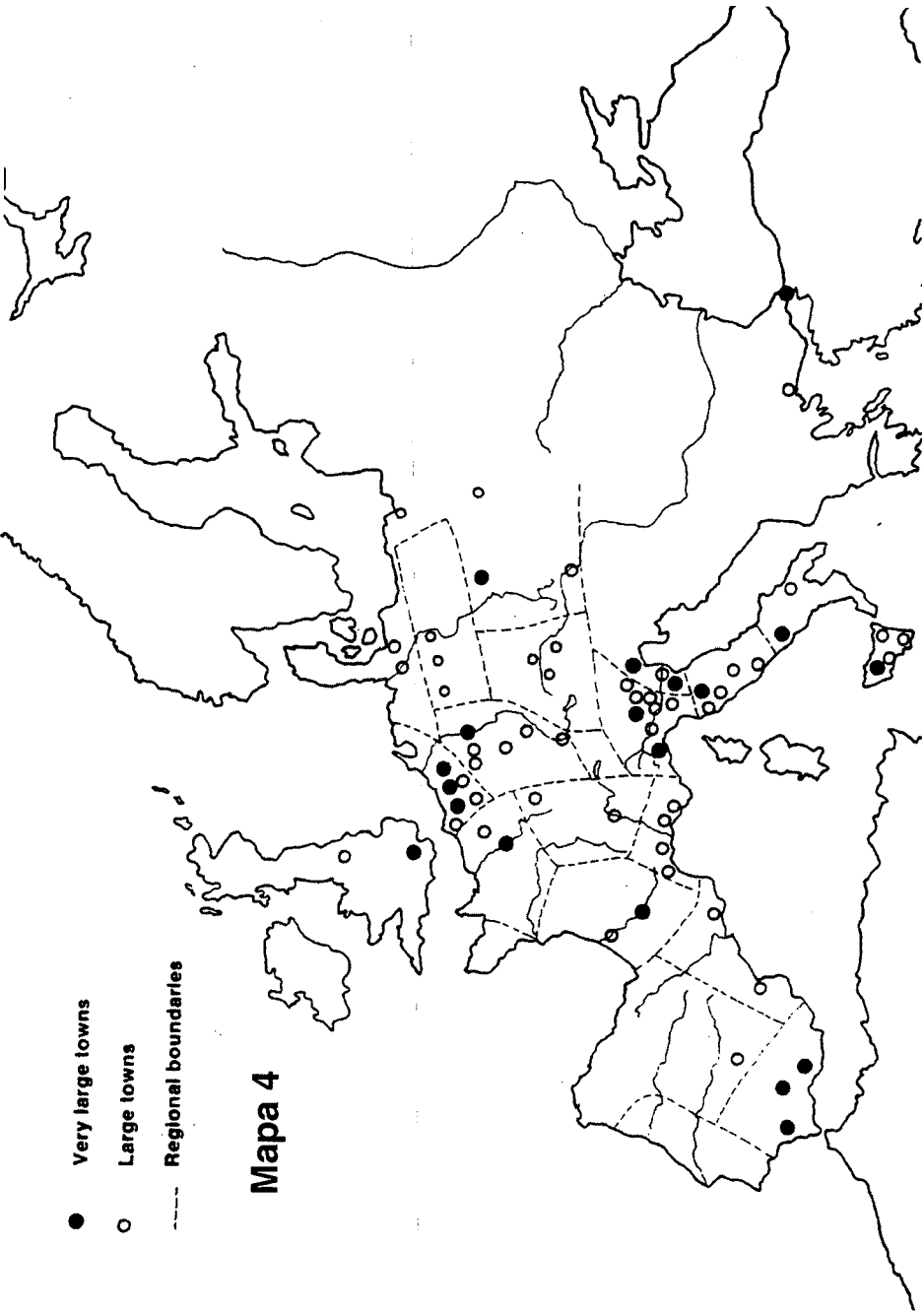
Se ha intentado presentar el caso de sesenta ciudades europeas (o casi europeas) que pueden definir las relaciones y tendencias de un continente urbano y de la mayoría de sus habitantes. Si a éstas ciudades se sumaran sus áreas de influencia, la envergadura de lo presentado sobrepasaría las posibilidades de análisis. Con ello se muestra, una vez más, la capacidad de síntesis y vanguardia que la ciudad tiene, en la línea de la tesis clásica de Jane Jacobs.

A continuación, se trata de analizar cómo es la ciudad contemporánea europea, a partir de las características que permiten definir mejor sus cambios y su dinámica actual. Al presentar estas características se pretende, sobre todo, plantear sus problemas clave, para poder avanzar así hacia algún tipo de conclusión que resulta prematuro formular.

2.1.- El peso de la historia

El peso de la historia en Europa ha llegado a constituir un tópico que no explica, a menudo, gran cosa y que se usa excesivamente como signo de distinción (BOURDIEU, 1979). Este peso histórico es claro también en la formación de la propia red urbana europea, como muestra un mapa de hacia 1330, que localiza cuarenta y siete ciudades de más de 10.000 habitantes en aquel momento, sin contar con información para los países del este (RUSSELL, 1972). La relativa similitud de este mapa con muchos de actuales puede sorprender en una primera observación (véase mapa 4).

Además de este peso en los patrones de urbanización, en el caso de las ciudades concretas, el patrimonio histórico urbano europeo es de una importancia tan evidente, como



Mapa 4

obstáculo y como recurso para el planeamiento, que se ha podido hablar incluso de la ciudad europea como obra de arte (OLSEN, 1986). De la renovación total (destrucción de lo antiguo y construcción de obra nueva, como en la City de London) se ha pasado a la restauración primero, a la rehabilitación (restauración con cambio de usos) posteriormente y al *revival* incluso (imitación de lo antiguo, o *pastiche* postmoderno). Estos procesos formales se dan dentro de la dialéctica entre la expansión y la renovación urbana, en los momentos en que el estancamiento demográfico o económico impide el simple crecimiento.

En esos procesos, además, se ha pasado de un concepto casi estrictamente arquitectónico y estético, a otro más social, que tiene, tal vez, en los diversos movimientos de gentrificación su expresión más vigorosa; la recuperación de la ciudad, sobre todo de sus áreas centrales, por parte de clases medias suburbanas (alejadas generalmente de la *gentry* rural que dió su nombre al nuevo fenómeno), sea en áreas industriales obsoletas (como los Docklands londinenses o la villa olímpica de Barcelona), sea en barrios céntricos con algún significado histórico (como la emblemática Bologna, o el viejo centro de Amsterdam). La cuestión clave que queda planteada es la de intentar evaluar la importancia y continuidad de este proceso, junto a los de suburbanización, que, sin duda alguna, siguen en la actualidad, con mayor o menor vigor. Desde una perspectiva barcelonesa se plantea más claramente la necesidad de esta evaluación, dado que entre los procesos de gentrificación más o menos espontáneos y los diversos que se ha planificado, se ha llegado a establecer una competencia feroz, para la que parece que no existe mercado local suficiente; el caso de Barcelona no debe ser, en modo alguno, único en este sentido.

2.2.- El consenso social

El planeamiento estratégico, que ha roto la relativa ortodoxia del plan tradicional, ha impuesto la lógica del consenso social como forma de gestión urbana, dentro de la perspectiva de una *entrepreneurial* administración local. Los gestores de la cosa pública se convierten así en gerentes de un consorcio social formado por los distintos agentes tradicionales de la arena urbana. En este sentido, la historia contemporánea de muchas ciudades europeas aparece ligada, en cierta forma, a la personalidad de sus alcaldes, más que en ningún otro momento histórico, un poco al margen del juego de los partidos políticos tradicionales, un poco al estilo de Estados Unidos.

Para asegurar el éxito de las políticas estratégicas, generalmente a corto plazo, las administraciones locales se han empeñado en la elaboración de un discurso oficial, en el que las imágenes de la ciudad adquieren un papel muy relevante, con el fin de conseguir la adhesión de las mayorías. Las técnicas para la articulación de este tipo de discurso suelen basarse en el marketing tradicional, con el fin de obtener un producto simple, fácil de entender y convincente. El uso de las técnicas publicitarias ha permitido ligar el intento de vender las ciudades en el mercado internacional, con el de vender la ciudad, o las políticas propias sobre la ciudad, a sus propios habitantes y a los de los territorios cercanos. El uso de eslogans y anuncios publicitarios, películas en video, literatura y prensa periódica se ha convertido en habitual en muchas ciudades con este fin.

El ejemplo de Barcelona, sobre todo, durante el período de la organización y realización de los Juegos Olímpicos de verano de 1992, es bastante claro en este sentido (BENACH, 1993). El acuerdo mayoritario, plasmado en la recuperación de la confianza y del orgullo locales, que permitió la concentración de 32.000 voluntarios en los trabajos olímpicos y paralímpicos, o en la conquista de la nueva ciudad por parte de las clases populares durante los fines de semana y festivos posteriores a los acontecimientos del 92, permitió y sigue permitiendo la realización de muchas operaciones urbanísticas de coste social discutible y que, en el pasado, habían generado fuertes movimientos sociales de oposición y protesta.

2.3.- La ciudad dual

El rasgo de la geografía social de las ciudades europeas más destacado es, quizás, lo que se ha dado en llamar la dualidad (CASTELLS Y MOLLENKOPF, 1992). Muchas ciudades occidentales, nuestras «obras de arte», únicas y justas, se encuentran aparentemente convertidas en ciudades del Tercer Mundo, o casi. El estupor ante lo desconocido, la quiebra de las políticas sociales tradicionales e, incluso, una nueva violencia racista renacen en muchas ciudades europeas. En muchas ciudades de las antiguas metrópolis coloniales, grandes o pequeñas (Gran Bretaña, Francia, Portugal, Países Bajos o Bélgica), o de la moderna metrópolis económica (Alemania), esta dualidad se tiñe de colores étnicos mucho más visibles.

Junto a ello, en todas las ciudades, además, una mayoría de la población clasificable como de las clases medias locales, liderada por unas clases altas internacionales, y cohesionada por un objetivo único común de desarrollo individual (es decir, de intentar lograr la mayor participación posible de cada uno en el festín del consumo), se separa cada vez más de una minoría (a menudo, muy grande) de pobres que cada vez tienen menos acceso a los servicios sociales que un movimiento obrero en vías de obsolescencia consiguiera tras más de cien años de luchas y conflictos. Esta gran minoría subordinada está formada por jóvenes que no consiguen integrarse al mundo del trabajo, o por personas adultas que han sido excluidas de él; en muchas ciudades se acumula ya más de una generación de parados (es decir, jóvenes sin empleo, hijos de parados). En las ciudades del Este, el problema se presenta probablemente en proporciones inversas en cuanto a la cantidad, mientras que las clases medias se forman a partir de unas mafias locales de dudosas relaciones internacionales.

Dentro de esta caracterización general, las antiguas metrópolis presentan una conflictividad más aparente que puede abarcar casi todos los aspectos de la vida cotidiana como el famoso conflicto del shador de las muchachas árabes en las escuelas francesas; o como el desconocimiento del número real de asiáticos fallecidos a causa del accidente aéreo de Biljemeer en 1992, en los Países Bajos; o como los recurrentes asesinatos de ciudadanos turcos en ciudades alemanas. Las ciudades españolas, italianas y griegas siguen presentando predominantemente su coloración local y su propia tradición de segregación que parece no cambiar, pero, en realidad, está cambiando. La llegada de ciudadanos procedentes de Africa y de la Europa del Este tiende a uniformizar y a agravar este problema en un muy próximo futuro y constituye, quizás, el mayor reto urbano de Europa.

Bibliografía

- BERRY, B.J.L. 1976, *Urbanization and counterurbanization*. Ed. Sage, Beverly Hills, CA.
- BENACH, N., 1993, «Producción de imagen en la Barcelona del 92» in *Estudios Geográficos*, CSIC, Madrid.
- BIDEAU, A., 1992, *Villes europeennes et internationalisation*. Programme Rhone-Alpes, Ouilly.
- BOURDIEU, P., 1979, *La distinction. Critique sociale du jugement* Ed. de Minuit, Paris.
- BUSQUETS, J., 1992, *Barcelona*. Ed. Fund. Mapfre, Barcelona.
- CARRERAS, C., 1988, «La diversidad de la Europa Oriental» in Lluch, E. (Edr.), *Geografía de la Sociedad Humana*. Ed. Planeta. Barcelona.
- CARRERAS, C., 1993a, «O novo mapa da Europa» en Santos, M. et al. (Edrs). *O novo mapa do mundo. Fim de século e globalização*. Ed. Hucitec. Sao Paulo.
- CARRERAS, C., 1993b, *Geografía Urbana de Barcelona*. Ed. Oikos-tau, Vilassar de Mar.
- CASTELLS, M., 1989, *The informational City*: Ed. Basil Blackwell, Oxford.
- CASTELLS, M & Mollenkopf, R, 1992, *The dual city*. Ed. Russell, New York
- CHAMPION, AG. 1989, *Counteurbanization*. Ed. Edward Arnold, London.
- CHESIRE, P.C. & Hay, D.G., 1989, *Urban problems in Western Europe*, Ed. Unwin Hyman, London.
- JACOBS, J., 1984, *Cities and the Wealth of Nations*. Ed. Random House, New York.

- JUILLARD, E. & Nonn, H., 1976, *Espaces et régions en Europe occidentale*. Ed. CNRS, Paris.
- RECLUS, 1989, *Les villes «europennes»*. Ed. La Documentation Française, Paris.
- RUSSELL, J.C., 1972, *Medieval Regions and their Cities*. Ed. University of Indiana Press, Bloomington.
- OLSEN, D J., 1986, *The City as a Work of Art*. Ed. Yale University Press, New Haven.
- WILSON, T M. & Smith, M.E., 1993, *Cultural Change & the New Europe*. Ed. Westview Press, Boulder.

Notas

¹ El autor quiere hacer constar su agradecimiento a la Fundación Hewlett y, especialmente, al antropólogo Gary W. McDonogh, por su invitación y hospitalidad.

² Cabe recordar en este sentido la aprobación del NAFTA, entre Estados Unidos, Canadá y México, o los esfuerzos para constituir Mercosur en el cono meridional de América Latina.

³ Cabe recordar en este sentido la creación en 1991, de Estonia, Letonia, Lituania, Moldavia, Ucrania, Bielorusia y Georgia; en 1992, de Eslovenia y Croacia; en 1993, de Andorra (fecha de su admisión en la Organización de las Naciones Unidas), Eslovaquia, Macedonia y Bosnia-Herzegovina

⁴ Siglas de la conocida Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Regionale.

⁵ Lacoste, especialista en la geografía del llamado Tercer Mundo, ha ejercido gran influencia, sobre todo a través de la revista francesa de geopolítica *Herodote*, que se publica en París desde el año 1976.

⁶ La generalización cartográfica que significan los *belts* fue excelentemente caricaturizada por el humorista estadounidense Gary Larson en uno de sus populares chistes, en el que dibujó el mapa de Estados Unidos con los belts de la Biblia, del *People Mag.*, de Garfield y del drama francés del siglo XVII (*The Far side calendar*, 1993. September, 24, Friday)

⁷ Esta hipótesis fue desarrollada durante un curso de Tercer ciclo-doctorado impartido en el Departament de Geografia Humana de la Universitat de Barcelona durante el curso 1992-93 y discutida en el seminario del Bryn Mawr College, de Filadelfia.

⁸ La ausencia destacada de estas relaciones jerárquicas claras entre los distintos elementos de la red urbana es la que impide la consideración sistémica que tradicionalmente se había otorgado a los conjuntos territoriales urbanos.

⁹ Las capitales culturales europeas han sido hasta ahora: 1985, Atenas; 1986, Firenze; 1987, Amsterdam; 1988, Berlin; 1989, Paris; 1990, Glasgow; 1991, Dublin; 1992, Madrid; 1993, Antwerpen; y 1994, Lisboa.

¹⁰ Los nuevos espacios urbanos son visitados por grandes cantidades de ciudadanos durante su tiempo de ocio en un proceso de asimilación de la nueva imagen y de reconquista de una ciudad que parece escaparseles con rapidez.

Nota: los mapas 1, 2 y 4 proceden de las obras citadas.

Abstract

This article tries to analyze the present trends of the cities and urban networks in Europe. After a critical review of the main published approaches (specially the French geographical group of «Reclus»), author outlines the main features of the different elements of the urban European network at large scale, and concludes with their urban consequences on the European city, as a whole.

Resumé

Cet article fait l'analyse des tendances actuelles des villes et des réseaux urbains en Europe. Après une révision critique des certains études antérieurs (surtout celui du groupe français «Reclus»), l'auteur souligne les caractéristiques principales des différents éléments qui composent les divers réseaux urbains européens à la plus grande échelle et, en sorte de conclusion, fait quelques remarques sur les conséquences qu'on trouve dans la ville européenne elle-même.