

# El espacio público en las estrategias de construcción de la ciudad

**Jorge Benavides Solís**, Dpto. de Urbanística y Ordenación del Territorio, Universidad de Sevilla

El capítulo se inicia con una reflexión histórica sobre la evolución del espacio público, tomando como ejemplo aspectos lingüísticos, históricos y sociales, en relación con su repercusión arquitectónica y urbanística. Esta visión general se concreta en el ámbito andaluz, donde la convivencia con la historia material de las ciudades define la transformación de estos espacios comunitarios, hasta la intervención ilustrada, momento en el que la llamada “modernidad”, y más tarde el pensamiento económico del s.XIX y XX, se traduce en la futura separación entre espacio público y privado. Siempre con referencias a Andalucía, el autor lleva el tratamiento de los espacios públicos a los actuales sistemas de coordinación legal y administrativos, desde las figuras de protección hasta la planificación estratégica, analizando proyectos y propuestas actuales de edificación, peatonalización y circulación a través de nuestras ciudades históricas, en el marco siempre de estos dos ámbitos diferenciados: lo público y lo privado.

## **Public space in city construction strategy**

The chapter begins with a historical reflection on the evolution of public space, considering linguistic, historical and social aspects and their repercussions on city planning and architecture. This overview centres on Andalusia, where the coexistence with history defined the transformation of these communal spaces until the Age of Enlightenment (18th century), when ‘modernism’, or the economic thought of the nineteenth and twentieth centuries, began to differentiate between public and private space. Referring constantly to Andalusia, the author examines current legal and administrative methods for handling public spaces, from the legal concepts of conservation to strategic planning, analyzing existing and proposed projects for construction, pedestrianisation and circulation through our historical cities, always within a framework that differentiates between the public and the private.

Leyendo el título se podría pensar que al sustantivo “espacio” simplemente se le ha añadido el adjetivo “público”, con el fin de clasificarlo. Pero, también se podría tomar cada una de las palabras de manera independiente, pues tienen una carga específica de significados. La palabra “público” aparece en el siglo XIV y proviene del latín *publicus*: lo que afecta a “todo el mundo”. Las dos palabras juntas connotan una (su) vinculación específica que va más allá de la clasificación gramatical. La vinculación delimita y es dinámica, supone un proceso. Límite, vinculación y proceso (historia) serán, pues, las claves para analizar el significado y las dimensiones del espacio público en la ciudad histórica.

Desde luego, toda ciudad es histórica. Tomamos a la ciudad como el producto cultural más sofisticado y complejo construido por el hombre en sociedad. Pero, ¿de qué manera se la construye actualmente? ¿Cuáles han sido y son las estrategias con referencia al centro histórico? Y, más específicamente, ¿cuáles son las estrategias<sup>1</sup> actuales que se están aplicando en los centros históricos andaluces cuyas persistencias, inexistentes en otras ciudades europeas, son de singular significado cultural? ¿Cuáles deberían ser?

En la ciudad, una primera delimitación caracterizaría al espacio público como opuesto y, al mismo tiempo, vinculado, al espacio privado. Los clásicos lo evidenciaban en el ágora, pero no solamente como espacio físico sino como el lugar donde se formaba la opinión de la *polis*, es decir, donde se compartía la opinión propia y se la confrontaba con la de los otros/demás. El ágora, el espacio público entonces, metafóricamente, era el cuenco en el que se decantaba la particularidad colectiva, la memoria de una ciudad, entendida como la “inter-acción” de los tres elementos que significaron los griegos y desarrollaron los romanos: *urbs* (dimensión física), *civitas* (dimensión social, ciudadana) y *polis* (dimensión política, administrativa, normativa, reglas de convivencia).

Con la institucionalización de la propiedad privada (ZAERA GARCÍA, 2005)<sup>2</sup> se delimitaron de forma clara los ámbitos y, a la vez, se los matizó con el dominio, o sea, con el reconocimiento del derecho real en virtud del cual una cosa se halla sometida a la acción de una persona natural o jurídica. Es el inicio del largo, complejo y, a veces, interrumpido proceso, sin el cual no se explica la “anemia” de los espacios públicos de la ciudad contemporánea, ocasionada por los actuales procesos de privatización en todos los ámbitos de la vida cotidiana y

llevados a cabo por la administración municipal, parte de los “poderes públicos” a los que alude la Constitución española vigente. Esto quiere decir que la delimitación actual de la ciudad, desde lo privado, conlleva la dispersión, la disgregación, la depredación y es, precisamente, la contraria a la delimitación originaria, hecha a partir de lo colectivo, de lo público y que conlleva la agregación y la cohesión.

Desde hace 7000 años la urbe se edifica con sólo tres elementos físicos: vías, parcelas y edificios<sup>3</sup>. Los dos primeros son los trazados hechos sobre el suelo. Sin embargo, en cada periodo histórico, una sociedad determinada, según su cultura, ha construido la ciudad de diferente manera. En el Mediterráneo, en época griega, la ciudad estuvo marcada por la relación del hombre con los dioses. En realidad, la ciudad era la residencia de éstos y, por lo tanto, quien en ella moraba, además de su protección, disfrutaba de seguridad dentro de un límite perfectamente marcado por la muralla y un acceso controlado gracias a las puertas. Las calles y plazas, en estas condiciones, eran la prolongación ininterrumpida del templo en tanto permitían la llegada a él, mientras que las casas, el hogar, constituían el recinto sagrado de la familia y de sus antepasados, marcado también por un límite: los muros de la propiedad. Así, el límite de la casa, a su vez, marcaba el límite del dominio del espacio de todos.

En el espacio las cosas tienen su lugar. Para Aristóteles, el espacio es concebido como la suma total de todos los lugares ocupados por los cuerpos y el lugar (*topos*), por el contrario, se concibe como aquella parte del espacio cuyos límites coinciden con los del cuerpo ocupante. No existe, pues, espacio sin cuerpos que lo definen ni separado de dichos cuerpos. El espacio no puede ser nunca vacío; como espacio, ha de permitir siempre la ocupación. Si en la ciudad, esa ocupación está condicionada por el uso, ya tenemos otro factor que deberá ser delimitado.

En la *Iliada*, el ágora se describe como el “lugar de asambleas” donde, dirigidas por los ancianos, “las gentes se congregaban” para tomar decisiones importantes que afectaban a toda la comunidad. Al mismo tiempo también fue mercado, lugar de intercambio, de comunicación. Su función social, en tanto lugar abierto, ha persistido en los países mediterráneos. El ágora es el ascendiente lejano pero directo del foro, la plaza, la *piazza* y la *grand place*, de la calle, escenarios (físicos) imprescindibles donde se manifiesta plenamente la



Baelo Claudia, Cádiz. Foto: Víctor Fernández Salinas

expresión de lo público, opuesto o complementario a lo privado, que tiene el individuo.

También para los romanos la divinidad protegía a la ciudad. Cuando fundaban una ciudad, la ceremonia comenzaba con un augurio para obtener la protección de los dioses, luego un sacerdote con el arado marcaba el contorno para levantar la muralla y el *pomerium*, cinturón sagrado a un lado y otro de la muralla donde no podía edificarse. Inmediatamente se trazaban las calles regulares a partir del *cardus* y el *decumanus*, cuya intersección determinaba la disposición de los edificios públicos y privados (casas familiares y de inquilinos). Desde los orígenes hasta este período surgió en el ámbito de lo colectivo, de lo público, no de lo privado.

La caída del Imperio Romano fue la consecuencia del cambio del sistema económico, de producción esclavista hacia el feudalismo. Las instituciones clásicas del Estado se deterioraron y su transformación fue lenta. En el ámbito del poder, a partir del siglo V destaca la presencia de la Iglesia Católica. Entre los siglos VI y XI los núcleos urbanos comenzaron a surgir alejados de la tradición urbana clásica en un entorno de aislamiento, ignorancia, pobreza, escasez e inseguridad. El señor feudal organizó el ejército, levantó fortalezas con murallas que delimitaban una ciudadela y ofreció protección

a quienes se sometían a sus condiciones (servidumbre). En este contexto, se afirma una variada y orgánica dimensión física de la *urbs*; pero no se enriquece la dimensión de la *civis* (ciudadanía) y tampoco la de la *polis* (administración política), pues éstas aparecen disminuidas.

En realidad, es cuando adquiere sentido la privacidad condicionada. La casa, como espacio privado, será la prolongación del espacio del trabajo (de la producción), mientras el acceso y el uso de calles y plazas estarán condicionados por su vínculo directo con el unívoco poder religioso y civil. En este sentido, no existía la diferencia clara entre campo y ciudad por cuanto las actividades primarias, controladas totalmente por el señor feudal, eran las predominantes. Las murallas delimitaban el espacio de protección y marcaban un conjunto jerárquico de lugares. En estas circunstancias, la dimensión pública del espacio urbano surge disminuida y solamente emergerá por necesidad práctica, con el crecimiento de la actividad comercial y el aumento de la comunicación.

Los espacios libres de las ciudades andaluzas, sin embargo, escapan del proceso medieval europeo debido a la llegada de los musulmanes a partir del año 711, quienes, si bien aprovecharon los materiales de los

asentamientos romanos, impusieron un nuevo orden espacial. En la ciudad musulmana las irregulares, intrincadas y estrechas calles de siete pies, según la regla del profeta (GÓMEZ DE AVELLANEDA, 2002), son la prolongación de los accesos al recinto privado familiar; son espacios en los que solamente los hombres pueden reunirse para afirmar sus relaciones con el otro, siempre con la clave establecida en el Corán. Raymond dice que “una de las características de la ciudad musulmana es el fuerte sentido de solidaridad y coherencia social para compartir los espacios comunes del barrio, es decir, los callejones sin salida, las plazuelas y los patios exteriores (*finá*). El tejido urbano apto para la expansión orgánica, hace posible la agrupación de todos los estratos sociales y funciones, según establece el Islam, dispuestos a convivir entre creyentes iguales en deberes y en derechos”. Eso explica la poca importancia de los accesos exteriores de la vivienda frente a la comodidad y riqueza de los espacios interiores. El Corán dicta normas precisas acerca de la colocación, del ingreso y de la relación espacial de puertas y ventanas (SENTÉ, 1997). En suma, como en la ciudad musulmana no existen espacios públicos, adquieren importancia los edificios de culto (mezquitas) y los baños (*hamams*). Tiene una *urbs* orgánica y la *civis* con la *polis* prácticamente se hallan fusionadas, debido a la clara concepción religiosa que no establece diferencias entre lo religioso y lo civil. Así pues, del ámbito religioso emerge la pauta de ordenación del espacio urbano.

En Andalucía, a partir de la conquista de Jaén (1246), los católicos comenzaron a tomar el territorio y a ocupar la ciudad musulmana; poco a poco, también los edificios civiles, los elementos primarios, permanencias o lugares de culto. Mientras tanto, en Europa, en ese mismo siglo, los siervos desaparecen paulatinamente porque ya existe la posibilidad de vender la fuerza de trabajo. Una nueva clase social tomará protagonismo en el gobierno de la ciudad y compartirá el poder con la Iglesia<sup>4</sup>. Es cuando en la península itálica se inicia el “Re-nacimiento” de la cultura clásica. Varios son los tratadistas que escriben sobre cómo debe ser la ciudad ideal pero, formalmente, sólo se materializa de manera excepcional. Campanella y Moro, incluso, por primera vez concebirán a la ciudad como *topos* de la sociedad ideal: la utopía<sup>5</sup>. Realmente, la ciudad será reconocida como la casa de todos, de la sociedad, y la plaza como el salón de ella. En términos prácticos, se adoptan determinados criterios para una mejor vinculación de los tres componentes de la ciudad: físico, ciudadano y político. Las actividades comerciales, industriales e instituciona-

les determinan nuevas tipologías de la edificación civil (palacios y mansiones de los comerciantes) y usos antes inexistentes. El poder y la sociedad civil se hacen ostensibles y requieren espacios públicos<sup>6</sup> para desarrollar sus actividades. La calle y la plaza son consideradas como unidad complementaria del espacio edificado y, por lo tanto, el espacio descubierto se transforma en una unidad, en un gran escenario delimitado y configurado por las fachadas de los edificios. De ahí que, en el fondo muchas veces, como en Urbino, se hace ciudad proyectando arquitectura.

Desde entonces, las calles y plazas, o sea, los espacios públicos toman para el poder una importancia desconocida. Se hará aún más patente cuando Roma se prepara para celebrar el año santo en el siglo XVI. Sixto V en 1589 autoriza poner obeliscos egipcios en cuatro plazas, una de las cuales es precisamente denominada *Del Popolo*. En ellas confluyen las calles de mucha importancia.

Estas piezas urbanas se convertirán en una red de prosenios exteriores de basílicas, iglesias y edificios religiosos, cuyas fachadas, a manera de extraordinarios retablos barrocos de piedra, diseñadas por los más importantes arquitectos de la época, son concebidas para llamar la atención general y motivar a los cristianos; gran número de los cuales, considerando lógicos los planteamientos de Lutero, se estaban yendo a engrosar el grupo de los “protestantes”. Eso explica también la determinación de los itinerarios de las procesiones religiosas y la internacionalización de todo tipo de fiestas y manifestaciones populares en los espacios públicos que, en Andalucía, a partir del siglo XVI, se llenan de singular y enorme significado social y de diferenciación cultural colectiva.

Hasta el siglo XVIII, el poder civil y el religioso compartían muchos aspectos de la administración política del Estado; pero luego, como consecuencia de la primera revolución industrial, debido al elevado número de obreros (proletarios), cambiará la correlación de fuerzas e incluso, con la Revolución Francesa, la Iglesia Católica dejará de participar en el gobierno civil. El Estado tendrá la posibilidad de ser laico<sup>7</sup>. Por otra parte, la incorporación masiva de las máquinas a los procesos de explotación de las materias primas, de la fabricación, del transporte y de la comercialización, explicará las radicales y, antes desconocidas, transformaciones de la ciudad en todos sus componentes y aspectos. Nuevas disciplinas vinculadas con el urbanismo, como la Geografía, la Economía, la Demografía, la Sociología, la



Ecología, entre otras, se enseñarán por primera vez en la Universidad. Además, ante el alto índice de expansión de las ciudades, emerge la necesidad de una técnica de planificación que solamente encontrará nombre en el libro de Cerdá (1867), instrumentos operativos organizados, y en los primeros manuales (*Stadt-erweiterungen*) escritos a raíz de la ley prusiana de 1875, que obligaba a redactar planes reguladores urbanos y las bases de la urbanística en Alemania (PICCINATO, 1974). Eran los años de la ciudad inglesa descrita por Dickens que, según Mumford, tenía tres componentes: el tugurio, la fábrica y el ferrocarril.

París se convertirá en la máxima expresión de la ciudad industrial y, a la vez, en el primer centro histórico radicalmente transformado, marcando con ello el inicio de la confrontación dialéctica, todavía no acabada, entre ciudad nueva y ciudad antigua. Entre 1853 y 1870 el abogado Haussmann, en contra de la opinión de los intelectuales liderados por Víctor Hugo, transformó la ciudad existente con un plan urbanístico integral: vías, parcelas, edificios, normativa y gestión (Reglamento de Edificación) perfectamente vinculados, hicieron posible que el Estado controlase con eficiencia las plusvalías de dicha operación. Desde entonces, sin interrupción, la especulación inmobiliaria comenzará a formar parte inseparable del crecimiento urbano y, por lo tanto, del planeamiento.

En años sucesivos a la primera exposición universal realizada en 1855, París convertida en capital de la modernidad será referencia imprescindible. Se había conseguido optimizar la relación entre la ciudad y el campo, es decir, entre el territorio de donde provenían las materias primas y el área urbana, centro fabril, residencial, comercial y de consumo. Por primera vez se extiende el ámbito de lo público, bajo la responsabilidad del Estado, a los equipamientos, o sea, tanto a los edificios como a los servicios: salud, educación, cultura, comercio (mercados de abastos), transporte (metro y estaciones de tren) e incluso cementerios y mataderos. Se derriban las murallas y los bosques próximos, del este (Vincennes) y del oeste (Bois de Boulogne), y se incorporan a una planificada red de espacios verdes urbanos. Las calles se organizan dentro de una red estructurada por bulevares. Aparece esta nueva tipología de vía: ancha franja de espacio público a la que se le incorpora vegetación y se la decora con novedoso mobiliario urbano para que al usuario del transporte rodado y al peatón les resulte agradable el trayecto y, además, sea eficiente, útil y atractivo para la actividad comercial, de primordial importancia en el centro de la ciudad. Además, de planificar la ciudad, se comienza a diseñarla.

La interrelación entre la ciudad física, social e institucional obedece a un proceso dialéctico en el que adquiere



Piazza del Popolo, Roma. Foto: Sandrine Legal



Bulevar, París. Nueva tipología de vía. Desde Arco del Triunfo. Foto: Raúl Arrieta Brouard

protagonismo, como agente del cambio, un colectivo social urbano, organizado en sindicatos, partidos políticos y asociaciones para luchar por la cobertura de las necesidades y de los derechos básicos, que con la Revolución Francesa cumple una etapa y abre otra variada, cuya vigencia plena llegará hasta las últimas décadas del siglo XX, justo hasta cuando, a su vez, se inicia una nueva etapa determinada por la incorporación de las tecnologías de la información y la comunicación al proceso de producción.

La dialéctica entre ciudad y campo derivada de la primera revolución industrial había roto el límite rotundo, rural-urbano, localizando la tensión urbanística, en primer lugar, en la reforma interior de la ciudad construida (París, Viena 1857, Berlín 1852) y, en segundo lugar, en la franja limítrofe o cinturón de expansión e influencia, donde el precio del suelo era más bajo para construir vivienda popular (espacio construido), pero sin descuidar el espacio no lucrativo (público), es más, comenzándolo a considerar estructurante.

Con una visión mecanicista de totalidad (anterior a la holística), en sendos tratados, en Alemania, Baumeister (1876), Stüben (1890) y Eberstadt (1909) marcan la forma de superar el problema de la expansión urbana a

partir de un plan regulador. Cabe destacar el segundo de los manuales, en cuyo capítulo cuarto se hace referencia expresa a las “zonas verdes, las calles arboladas y los jardines públicos”.

El ámbito operativo de la urbanística (el soporte físico) está implícito en los manuales pero aquel teórico proveniente del urbanismo, de la *civitas* y de la *polis*, no; de ahí que resulte de enorme importancia la Teoría General de la Urbanización de Cerdá (1867) para la ciudad del futuro, aunque no tanto para aquella del pasado, del centro histórico. Los planteamientos del barcelonés, sin embargo, tardarán mucho más en ser conocidos que los del inglés Howard, acerca de la “ciudad jardín”. Viene al caso porque los dos autores parten del análisis (teórico) de la sociedad, antes que de la experiencia o de la práctica urbanística. Su aporte precisamente destaca en el ámbito operativo: lo abstracto lo llevan a lo instrumental. En términos generales, las propuestas que se hacen sobre la ciudad futura prescinden de las referencias y condiciones de la ciudad histórica. Cosa similar sucede en el ámbito de la arquitectura. Las vanguardias adquieren protagonismo. Los crecimientos de las ciudades resultan ser físicamente continuos y compactos pero, debido a una edificación diferente, tienen una forma urbana distinta, incompatible con la tradición y, para

colmo, los espacios libres no tienen una continuidad espacial agradable.

“La pobreza de motivos y la banalidad de las construcciones modernas” de fines del siglo XIX estimularán a Camilo Sitte para plantear una “forma urbana” que rescate las aportaciones del pasado. Realiza un análisis visual de una especie de *pattern* morfológico del espacio urbano, del cual extrae los principios de composición para ponerlos al servicio de una “estética aplicada”. En este sentido, intenta la fundación de una gramática de la proyectación urbana, a través de una primera clasificación empírica de las tipologías del espacio urbano, especialmente de las plazas. Finalmente Sitte, en *Construcción de ciudades según principios artísticos*, ve la ciudad como “una gran obra colectiva de arte en la cual, la coherencia de las diversas expresiones artísticas se conviertan en símbolo para la recíproca comprensión y las expresiones comunes de los vecinos”.

A principios del siglo XX, la polémica entre lo nuevo (por hacer) y lo antiguo (ya hecho) se manifestaba con toda su fortaleza y de manera irreconciliable también en cuanto a la ciudad, de tal forma que los cascos antiguos quedaron sometidos a la tradición de los Planes de Reforma Interior<sup>8</sup>, cuya primera referencia resultaba el París de Haussmann. Sus objetivos eran el saneamiento y el ornato; lo que, en las últimas décadas, se ha dado en llamar “esponjamiento”, la oxigenación de los cascos antiguos, o sea, la apertura de nuevas vías y el ensanchamiento de las existentes, que inexorablemente terminará en la destrucción de los trazados históricos cuyos escandalosos ejemplos, bajo la influencia del movimiento moderno de la arquitectura y de la Carta de Atenas, podemos apreciar no sólo en las capitales andaluzas de provincia sino hasta en núcleos urbanos menores.

## El espacio público en la construcción de las ciudades andaluzas

El largo y pausado proceso de la caracterización del espacio público y de la arquitectura urbana en las ciudades andaluzas comienza a partir de los gobiernos cristianos, sobre todo, de los Reyes Católicos. La primera manifestación diferenciada se produce a raíz de la construcción de la plaza Mayor de Valladolid (1561), entonces capital del Reino, luego, de la plaza Mayor de Madrid (1617), ya convertida en capital y, concretamente, con la construcción de la plaza de la Corredera en Córdoba (1683). La plaza mayor será el singular y gran

aporte del urbanismo español a la cultura occidental<sup>9</sup>, más todavía con las *Ordenanzas de descubrimientos, nueva población y pacificación de las Indias* (1573). Además de quedar convertida en una pieza urbanística fundamental, adquiere características desconocidas. Ya no es solamente el espacio que ha quedado o se ha determinado que esté libre de construcción. Será el espacio multifuncional dinámico, con diversidad de usos (residencia, culto, comercio, ocio, festejos y celebraciones), asociados a las actividades cotidianas, delimitado por soportales y edificios religiosos (iglesia) y civiles (ayuntamiento, cárcel, pósito, palacios de los nobles,...) más representativos. Es decir, una plaza con un fuerte componente de centralidad y diversidad, mucho más rica que sus similares de otros países.

Sin embargo, en Andalucía, dentro de las generalidades, las plazas se enriquecen con matices barrocos de diferenciación cultural: afirmación religiosa (ni mora ni protestante), importancia del ciclo agrícola (tradición pagana), sensorialidad, festividad. Con la “Calle Real”, la “Carrera Oficial” y otras, la plaza forma parte del itinerario de los escenarios de las representaciones religiosas, en las que el espectador es también actor y el espacio urbano es el rutilante cuenco donde se plasma el único verdadero arte colectivo efímero conocido, que se disfruta con todos los sentidos: la Semana Santa. Desde este punto de vista, en Andalucía los espacios públicos postergan su contenido civil para dar cabida a la religiosidad colectiva en la que, sin embargo, se hace ostensible la tolerancia pagana; única y valiosa expresión permanente de convivencia enriquecedora para la celebración de los ciclos de la vida (eterno retorno). Desde luego, las plazas también han sido utilizadas para ejercer la oscura didáctica del poder (Inquisición, represión).

A finales del siglo XVI, se abre San Francisco, la primera plaza de Sevilla. En uno de sus lados se encuentra el edificio del gobierno municipal. Es la continuación de la actual calle Sierpes en dirección a la catedral, importante itinerario de todos los actos públicos religiosos que cuentan con la presencia de las autoridades civiles. Del siglo XVII es la plaza de Arcos de la Frontera y como queda dicho, La Corredera en Córdoba.

Del siglo XVIII son las plazas de Carmona, Écija, Jerez y Marchena (plaza Ducal 1701-1705). Capítulo aparte merecen las plazas ochavadas de Archidona (1782) y de Aguilar de la Frontera (1813, 3500 m<sup>2</sup>). El siglo XVIII es el de la Ilustración, del Neoclasicismo y de la coloniza-



ción de Sierra Morena, llevada a cabo por Olavide durante el reinado de Carlos III (1759-1788). Muy importante para Andalucía. En este contexto, las plazas ochavadas mantienen los contenidos de las plazas mayores españolas: diversidad de usos (administrativo, comercial, residencial, ocio), centralidad, funcionalidad (continuidad de la red de vías a través de las puertas), el significado simbólico y representativo (casas consistoriales, lugares de celebración y encuentro), pero, espacialmente, son diferentes. Insertan la racionalidad de una geometría controlada (voluntad de modernidad) en un tejido urbano tradicional, haciendo concesiones al gusto popular en la arquitectura (gusto barroco, variedad en el tratamiento de fachadas). La forma ochavada remite a referencias musulmanas pero, como recurso para delimitar un espacio urbano, solamente se encuentra en otras dos plazas. La más antigua es la de Chodes (Zaragoza), aldea construida por los señores de la región en 1678. La plaza ochavada de La Carolina (1770) es abierta; no es un lugar central sino la puerta de ingreso al pueblo, a partir de la cual se estructuran los espacios públicos.

En 1844, el mismo año en que se crean las Comisiones Provinciales de Monumentos, también los estudios de Arquitectura serán disgregados del ámbito de las Bellas Artes y de la competencia de la Academia para ser incorporados al de la Universidad. En el primer plan de estudios no existe una asignatura referida a la restauración de monumentos pero sí una de “planos geométricos de alineaciones”, útiles también para los ensanches. Este hecho, de alguna manera, indica que los centros históricos estaban sufriendo la presión renovadora en sus trazados antes que en la edificación aunque, desde luego, los primeros planteamientos de la arquitectura del futuro comienzan a entrar en conflicto con aquellos vigentes. La importancia de la Historia como instrumento útil del pasado estaba disminuyendo y, finalmente, desaparecerá en las aulas de la Bauhaus (1919-1933), alta expresión del movimiento moderno.

Las epidemias causaron serios estragos en el siglo XIX. Las reformas de los espacios públicos bien podría decirse que son consecuencia de la Ilustración, de la influencia francesa y específicamente de las desamortizaciones, aunque las rurales hayan sido más numerosas que las urbanas, las dos están vinculadas a los latifundistas y a las escandalosas privatizaciones del suelo rústico público (MARTÍN GARCÍA, 2007)<sup>10</sup>. En lo urbano se hacen ostensibles, más que en verdaderos planes, en intervenciones puntuales para la apertura de mercados

de abastos y plazas regulares sobre los trazados históricos: de la Magdalena y Nueva en Sevilla; Trinidad, Bibarrambla, Nueva en Granada y también de plazas salón y paseos ubicados con frecuencia en el borde urbano, por ejemplo, los Jardines de Cristina, en Sevilla; el parque de La Alameda<sup>11</sup>, en Málaga; paseos de Bamba, El Salón en Granada y similares como Ronda (1806). Más tarde, sobre todo en ciudades intermedias como Antequera (1922), Tarifa (1925), Carmona (1930), entre otras. Se comenzó a incorporar la naturaleza a la ciudad. Las plazas cumplían un papel pedagógico para reforzar la imagen del estado moderno, de sus reformadas instituciones; eso explica, además, la presencia de monumentos alusivos a hechos y personajes históricos. De este siglo son también, entre otras, las plazas: San Antonio y de Mina en Cádiz, en una parte del Convento de San Francisco (1836); de la Constitución y La Merced en Málaga, en el antiguo mercado; de Bendicho, plaza Vieja (transformada), San Pedro, Puerta Purchena y Paseo en Almería, de mediados del S. XIX.

A partir de 1895 hasta 1924, año en que se la incorporó al Estatuto Municipal, la Ley de Saneamiento y Mejora Interior de Grandes Poblaciones servirá de base para todas las reformas de las ciudades (DE TERÁN, 1999)<sup>12</sup>. En Sevilla, la única capital que decide no tener un plan de ensanche hasta 1946, toma importancia el Plan de Reforma Interior de Sáez López (1896), porque marca la dirección de la evolución de los espacios públicos en cuanto tienen de *urbs* pero no de *civitas* y, mucho menos, de *polis*.

Dichos planes son concebidos para dar respuesta, con visión industrial, a las deficiencias de infraestructuras, vivienda (edificación) y tránsito (vías, trazados, movilidad) pero el Estado, al final, no tiene capacidad para ejecutarlo todo de forma integral. La emergente burguesía liberal aprovecha y toma iniciativas. Eso sucede en Granada, con el plan firmado en 1894 por el arquitecto municipal Modesto Cendoya para abrir la Gran Vía de Colón.

Al año siguiente se constituyó la sociedad anónima *La Reformadora Granadina*, promotora del proyecto y, en 1934, una vez ejecutado, se liquidó la sociedad. El tejido histórico de la ciudad fue roto definitivamente. Algo similar sucedió en Málaga con la apertura de la calle Larios (1887-1891). Desde entonces, se demostró que las calles, en tanto espacios públicos, según el interés privado, podían desvincularse del espacio no lucrativo<sup>13</sup>;



Plaza de la Corredera, Córdoba. Foto: Víctor Fernández Salinas



Plaza de Bibarrambla, Granada. Foto: Víctor Fernández Salinas



Gran Vía, Granada. Foto: Víctor Fernández Salinas



Plaza de Mina, Cádiz. Foto: Víctor Fernández Salinas



Calle Imagen, Sevilla. Foto: Jorge Benavides Solís

el ejemplo estrella en el ámbito nacional fue la Gran Vía en Madrid (1905-1917): Se rasgó el tejido histórico apoyándose en el negocio inmobiliario de la revalorización de las bandas del margen.

En el siglo XX, el protagonismo del centro histórico lo tendrá la parte nueva de la ciudad, el ensanche, con lo cual, el espacio público pasará a estar inmerso en el contenido y concepción de los planes generales, es decir, se quiera o no, en una idea de ciudad que, por otra parte, aparecía

variada y diversa. Unas ideas mantendrán su fuerte vinculación con la práctica urbanística municipal y otras estarán enmarcadas en una reflexión técnica e intelectual más amplia. Entre estas últimas destaca la idea de ciudad del Movimiento de Arquitectura Moderna, sintetizada finalmente en la Carta de Atenas (1933), a cuya sombra, en las décadas de los sesenta y setenta, bajo el régimen franquista, se abrirán grandes cicatrices en el patrimonio urbanístico de los centros históricos: ampliación de vías, alteración de los trazados, modificación de las manzanas,

implantación de edificación descontextualizada (Sevilla, calle Imagen, pasajes comerciales); en suma, ruptura de la continuidad coherente del discurso espacial urbano y arquitectónico, mantenido incluso por los movimientos regionalistas.

El planeamiento derivado de la Carta de Atenas estaba interesado en adoptar los principios de la producción de objetos estandarizados a la edificación de la ciudad, necesitada de un gran número de viviendas. Debían hacerse sitio en un espacio urbano opuesto, en cada uno de sus aspectos, a la ciudad histórica: homogéneo, isótropo, neutro, fragmentario, desprovisto de direccionalidad (orientación), privado de todo valor simbólico e histórico. En estas condiciones, el espacio público podía ser autónomo, desprendido de la forma urbana y quedaba reducido a cumplir una funcionalidad de tránsito, cuando no a ser una simple plataforma o un escenario vacío de la arquitectura, como se ve en Brasilia y hasta en las propuestas teóricas de la ciudad de Hilberseimer, que separa el espacio para el peatón del espacio para el vehículo.

En los polígonos residenciales, por ejemplo, en el de San Pablo, uno de los primeros más grandes y modernos de Sevilla, al desaparecer el parcelario y las alineaciones a la calle, se hizo necesario diferenciar entre la propiedad, la posesión y el uso del espacio; entre lo que resultaba público, de la comunidad, de la mancomunidad. El bloque abierto, implantado como nueva tipología edificatoria, que solamente tiene columnas, escaleras y ascensores en la planta baja para dejar libre el suelo, convirtió en poroso el límite claramente establecido en la ciudad histórica entre el espacio público y el espacio privado.

“La calle ha muerto”, dijo Le Corbusier en 1923 y luego la recluyó en una de las plantas de sus unidades de vivienda (Marsella, Saint Etienne). En la ciudad moderna, en su concepción más clásica, también había desaparecido y no ha reaparecido, la plaza. Hace cincuenta años, en pleno auge del *zoning*, se trató de trasladar su función a los “centros cívicos”, pero pronto, con la aparición de una nueva tipología de área comercial (supermercado, hipermercado, gran superficie, *mall*, de la televisión y de Internet), el marco de la comunicación y de la relación con el “otro”, que era la plaza, en tanto lugar y espacio vivido, comenzó a desplazarse a otros ámbitos (ciudad policéntrica). El espacio en general y, concretamente el espacio urbano, para ser comprendido, comenzó a llenarse de atributos. Resulta difícil hacerlo sin ellos<sup>14</sup>. Actualmente, los espacios (comunes) para el anonimato o “no lugares” (AUGÉ, 1993) son una

respuesta arquitectónica a la demanda de una forma de vida, pero que no caben en la ciudad, porque ésta es precisamente el espacio para compartir con los demás. Es el espacio de la ciudadanía. Pero claro, en el momento en el que el ciudadano (sociedad) se reduce a un simple consumidor/cliente (individuo), los fundamentos de la ciudad se trastocan (BENAVIDES, 2006).

Hacer ciudad a partir de la arquitectura, que es, preponderantemente, espacio interior, privado y que tiene propietario (individuo), no es lo mismo que construirla a partir del espacio exterior y público (sociedad). La arquitectura se edifica en un tiempo previsible; la ciudad no termina de construirse nunca. La edificación envejece. La ciudad no. La arquitectura diseña los espacios, la urbanística los hace posibles. Lo advirtió Rossi al reflexionar, con una pretensión científica antes que estética, sobre la arquitectura de la ciudad, o sea, sobre la forma en que se ha estructurado la ciudad en el tiempo, poniendo en evidencia las lagunas que tenía el “movimiento moderno”. La existencia de formas constantes y recurrentes de la organización, derivadas de la parcelación y de las tipologías, en la ciudad histórica, hizo posible una aproximación metodológica de comprensión de la forma urbana (ROSSI, 1971)<sup>15</sup> y del proyecto urbano, como manera de intervenir en la ciudad tomando en cuenta el entorno, el tiempo y la versatilidad de la demanda junto a la inversión.

En los mismos años, destacados sociólogos de París estudiaban el “modo de producción social del espacio urbano”. Bajo esa óptica la ciudad resultaba ser un espacio de conflicto capitalista, consecuencia de la desequilibrada distribución de las plusvalías cuyos problemas debían ser resueltos a favor de las demandas vecinales pues la sociedad daba lugar a la plusvalía urbana, no las empresas inmobiliarias (LAFEBVRE, 1969; CASTELLS, 1974; PRADILLA, 1976). El planeamiento, en el marco del capitalismo, recogió el guante y ocasionalmente se convirtió en un instrumento de negociación política a partir de las reivindicaciones vecinales concretas. En España, ya dentro de la democracia, fue llamado el “Planeamiento Remedial”, primero porque se concretaba de forma ascendente y no en sentido contrario como era usual y, segundo, porque priorizó la ejecución y puso remedio a los deficitarios equipamientos de los servicios y del espacio público. En esta situación el gobierno autonómico y los gobiernos locales, por primera vez, asumieron una estrategia concreta dirigida a redimensionar lo público en los núcleos urbanos. Gracias a ello se cubrió, al menos parcialmente, el déficit de equipamientos públi-

cos: educación, cultura, deportes, salud y edificios para la naciente administración autonómica.

También en la década de los 70 emergía la cuarta revolución industrial y, con ello, una forma globalizada de producir, gracias a las tecnologías de la información y de la comunicación, prescindiendo de la geografía, del lugar y de la coordinación de horarios, según Giddens, característicos de la modernidad. La sociedad “postindustrial” había comenzado y con ella el posmodernismo, útil adjetivo para hacer referencia la sociedad actual. Jean Francois Lyotard lo adopta para identificar un nuevo proyecto porque cree que el de la modernidad, con sus fines de libertad, socialismo, centralismo y progreso continuo, se había agotado; en cambio Habermas piensa que simplemente está inacabado. El primero reivindica el ámbito de lo individual, próximo al neoliberalismo económico, mientras el segundo destaca el ámbito de lo público.

El término posmodernismo fue acuñado por Charles Jencks para diferenciar la arquitectura posterior a la moderna. A partir de 1950, Bruno Zevi la había identificado como de la tercera generación. En *La Vía Novissima* (espacio público, el pasado en el presente) de la Bienal de Venecia (1980), su director, Paolo Portoghesi, la hizo patente y dos años después la comentó en un libro (GIDDENS, 1994; JENCKS, 1982; PORTOGHESI, 1982)<sup>16</sup>.

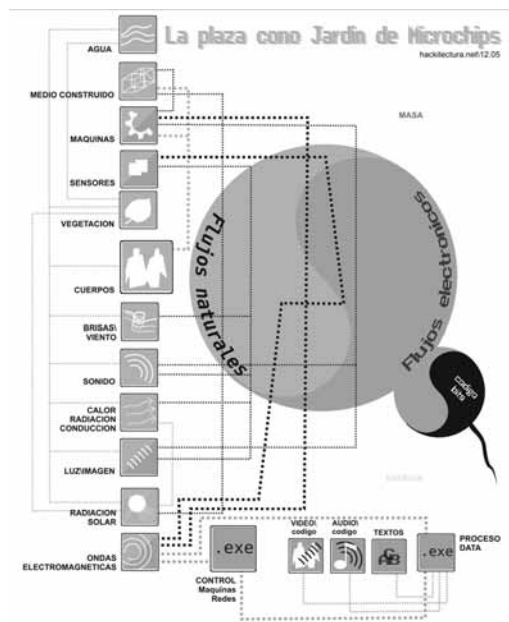
Como ya se dijo, el espacio público de la ciudad industrial adquirió cuerpo a partir del París de Haussmann y sus posibilidades (haciendo aparte los enunciados de la Carta de Atenas) fueron aprovechadas de forma más o menos coherente hasta los años de aplicación del planeamiento sistémico, también llamado científico. Se correspondió con la adaptación de la Teoría General de Berthalanffy (1962), realizada por Chadwick (1972) para delimitar y analizar los sistemas urbanos. Su repercusión en España adquirió una expresión administrativa en la Ley del Suelo de 1992 y permitió superar parcialmente la zonificación de las cuatro actividades funcionales atribuidas a la ciudad por la Carta de Atenas. En dicha ley se dijo que la estructura urbana estaba compuesta por sistemas. A éstos se los definió como “redes en el espacio que jerarquizan las distintas dotaciones y servicios de interés público, necesarios para la aparición y desarrollo de la actividad urbana: espacios libres, equipamientos, comunicaciones, espacios e infraestructuras básicas”<sup>17</sup>. El espacio público dejó de ser una totalidad fragmentada y pasó a estar entendido como un conjunto de partes “inter-relacionadas” extensibles incluso al

territorio (espacios patrimoniales: naturales y culturales protegidos). La retórica sistémica (estática) aún se utiliza, pero en la práctica todavía se la ubica más próxima a la visión mecanicista que a la holística, de las ciencias de la complejidad o, al menos, de los resultados teóricos decantados en cinco décadas de experiencia local en la redacción de los PGOU, en el interior de la cual debió encontrarse la “diferencia”, categoría incorporada en los nuevos paradigmas<sup>18</sup>.

A partir de los años noventa, la ciudad continua y compacta (2C), que podía definirse como lo contrario al campo, definitivamente explota, se hace depredadora, dispersa, diversa y despilfarradora (4D). Lo rural se diluye y lo urbano se extiende a todo el territorio. El espacio se hace heterotópico<sup>19</sup>.



Second Life, la vida virtual. Fuente: Second Life



Plaza de las Libertades, Sevilla. Fuente: Hackitectura

Así, lo urbano, antes que un modo de vida, se convierte en una forma de consumo; éxito del mercado ilimitado (globalizado) que se expande en todo el territorio, el cual es reconocido como: megalópolis (Gottman), “suburbio” (Purcell), “ecópolis” (Magnaghi), *edge city* (Garreau), ciudad genérica (Koolhaas), *global city* (Sassen), “postmetro-polis” (Soja), *bit city* (Mitchell), *magma city* (Fuksas), “pantópolis” (Bueno), ciudad difusa (Indovina), ciudad dispersa (Secchi), etc.<sup>20</sup> Además, la función que tuvieron las plazas ahora se encuentra en la pantalla de televisión interactiva dice Virilio, y del ordenador, añade Echeverría, es decir, dentro de los límites de nuestras casas, sugiriendo así una explicación de la dispersión de la ciudad, de la fragmentación de la sociedad y de la prescindible comunicación presencial con el “otro”. Quedan pocas actividades productivas, sociales o de ocio que requieran de nuestra presencia física, debido al enorme crecimiento en cantidad, calidad y diversidad de los medios informáticos y electrónicos, cada vez más sofisticados y que sólo requieren del espacio virtual (BENAVIDES, 2006).

Dichos recursos dinamizan en alto grado el proceso de consumo, sin alternativa posible. Se hace ostensible en la actividad de todos los profesionales. También en la de los arquitectos y urbanistas. El “espacio urbano interactivo digital” en el concurso para la plaza de la Libertad en Sevilla es un interesante ejemplo de ello.

La simulación es un eficiente recurso para presentar una propuesta. Aunque, sin duda, en general, se consume más que se reflexiona: ¿cómo es posible que la actual ciudad del espacio de flujos consuma más espacio físico que la tradicional ciudad de los lugares? En estas circunstancias, ¿en qué situación queda lo público, origen y estructura de la ciudad? ¿Si el espacio público se debilita o su significado se transforma, la ciudad triunfa o se disuelve?

## Estrategias macroescales: la ordenación de la red de espacios

La ciudad es un producto cultural. En ella es posible ver de qué manera la sociedad se relaciona con el entorno y deposita su testimonio (material e intangible) sobre el territorio. Desde la Hermenéutica, la ciudad es un documento abierto, inacabado, en permanente transformación; pero también es un producto material (contenedor, soporte físico) históricamente elaborado, bajo diferentes modos de producción y múltiples formas de gobierno, por una sociedad en constante renovación y con diversi-

dad ideológica, cuyos miembros llegan a identificarse en las partes de la ciudad con reconocimiento social consolidado, o sea, en el patrimonio cultural: arqueológico, urbano, arquitectónico, artístico, social, etnológico.

La ciudad industrial reflejó los cambios entre la máquina de vapor y el motor de explosión, entre la producción intensiva y la producción en cadena. En la ciudad actual se reflejan los cambios entre la producción apoyada en las máquinas y la producción apoyada en los ordenadores; las diferentes características y comportamientos de la economía inmaterial sobre el territorio global. El salto de la ciudad de los lugares a la del espacio de flujos. El actual sistema de producción (capitalismo globalizado) ha transformado la manera de construir ciudad, o sea, la forma de producir y consumir el espacio público, de ocupar el territorio y de hacer paisaje, cuya dimensión pública es indiscutible. Es imposible que un paisaje tenga dueño. Es de todos, un patrimonio público.

Todo lo dicho no es únicamente un asunto de contenido (ámbito teórico), también lo es de método (ámbito operativo) e incluso de instrumentos (parámetros urbanísticos). Cada uno tiene su propia velocidad de transformación, por lo cual, se traslapan, se superponen y hasta coexisten en situaciones distintas (PÉREZ, 2005)<sup>21</sup>. En los últimos años, la técnica del diagnóstico DAFO (debilidades, amenazas, fortalezas, oportunidades), proveniente del ámbito empresarial del marketing, ha sido incorporada rápidamente de manera instrumental, acrítica, no sólo a la planificación sino incluso al planeamiento, mucho antes que los contenidos renovados acerca de la *polis*.

La planificación estratégica se introduce en España veinte años después de aplicarse por primera vez en Estados Unidos. Este hecho cambia el contexto operativo del planeamiento urbanístico y, con ello, incorpora una terminología innovada. Las vinculaciones con la *polis* en la construcción de la ciudad quedarán reducidas a su mínima expresión porque el problema urbano dejará de ser una responsabilidad de gobierno, de administración, de entendimiento con los ciudadanos. Gracias a la estrategia se convertirá en un asunto preponderantemente de gestión empresarial, de entendimiento con los consumidores, interesada ante todo en conseguir rentabilidad financiera. Para atenuar la situación, se dirá que es un asunto de gobernanza, pero esta palabra no es sino un neologismo que hace referencia a la aplicación del concepto gerencial privado a la administración de lo público.



En 1988 se inició el primer Plan Estratégico de Barcelona y dentro de éste se preparó la Ciudad Olímpica (1992). Constituyó la comprobación de la eficacia gerencial urbana (SANTACAN, 2000; PASCUAL ESTEVE, 2001). La visión financiera la tuvo el alcalde Maragall y la del planeamiento, Bohigas, quien se decantó por un conjunto de proyectos urbanos antes que por la revisión del plan general. La estrategia sirvió para iniciar la diversificación de los procesos contemporáneos de privatización de la ciudad y, por lo tanto, de los contenidos del espacio público. A partir de entonces se lo ha ido disgregando estratégicamente para facilitar su gerencia. En Andalucía, Jesús Gil, como alcalde de Marbella, basó su práctica gerencial urbana en las concesiones de los espacios públicos: dotacionales y espacios protegidos, incluida la playa, a favor de los empresarios (privados). Siguiendo su ejemplo, en similar línea, el alcalde de Sevilla<sup>22</sup> está transformando la plaza de La Encarnación<sup>23</sup>, otros espacios y numerosos servicios públicos.

La realidad del planeamiento actual es el resultado del avance científico, epistemológico y del enriquecimiento de los recursos metodológicos, de la aparición de nuevos instrumentos operativos y de su aplicación práctica. La ciudad nunca ha sido extraña a este hecho; pero, a diferencia de épocas anteriores, ahora, su principal componente socio-espacial ya no surge de lo público, ni se genera debido preponderantemente a los ciudadanos y en largos

períodos. El espacio de la *civis* y de la *polis*, el ágora, el foro, el espacio de las “inter-relaciones” personales se está reelaborando para que en él quepan adjetivos y significados distintos, con frecuencia paradójicos y hasta contradictorios: colectivo, comunitario, de propiedad privada, con acceso al público pero con limitaciones impuestas, concesionados, de propiedad pública pero de gestión privada, etc. Sus transformaciones tampoco son pausadas.

El espacio público actualmente está sometido a una fuerte presión proveniente del ámbito privado, de tal forma que el planeamiento, la construcción y el gobierno de la ciudad (ya se dijo antes) se han visto en la necesidad de adaptar y adoptar las técnicas de planificación desarrolladas en el ámbito empresarial privado, cuyo éxito depende del dinamismo impuesto por las leyes competitivas del mercado, de donde surge precisamente la planificación estratégica.

Iniciada en los años 60, alcanzó su cima en los 70 y 80, sobre todo a raíz de las publicaciones de Alfred Sloan, Alfred Chandler y Michael Porter (CHANDLER, 1980); este último considerado por muchos como el pensador más importante en dirección estratégica de toda la historia de la “ciencia administrativa”. Como se ve, los planes estratégicos y en sí mismas las estrategias son instrumentos gerenciales postmodernos que trasladan los



Plaza de la Encarnación, Sevilla. Foto: Víctor Fernández Salinas



En las ciudades la vida es más pequeña  
que aquí en mi casa en la cima de este otero.  
En la ciudad las grandes casas cierran la vista con llave,  
esconden el horizonte, empujan nuestro mirar  
lejos de todo cielo,  
nos vuelven pequeños porque nos quitan lo que  
nuestros ojos pueden darnos  
y nos vuelven pobres porque nuestra única riqueza es ver.

Fernando Pessoa. *Poemas de Alberto Caeiro*

1. Entorno Cable Inglés (Almería). Foto: Martín Javier Fernández  
2, 3 y 5. Málaga. Fotos: Helena López Aguilera  
4. Mercado Central (Almería). Foto: Martín Javier Fernández  
6. Vecinas conversan en la calle durante su rehabilitación. Alameda de  
Hércules. Sevilla. Foto: Martje Frainkhuise



conceptos clásicos del “arte de la guerra” (Sun Tzu, Pericles, Clawsewitz) para hacer competitiva la ciudad y su territorio, rentable todo su patrimonio y productiva toda inversión que se haga.

Los planes estratégicos no se redactan para ordenar el suelo, sino para que el planeamiento urbanístico, en todas sus escalas, se corresponda con las directivas/objetivos del desarrollo económico. En efecto, el POTA “establece una estrategia de desarrollo que utiliza sus instrumentos para reforzar la competitividad económica en la perspectiva de lograr la convergencia de Andalucía en la Unión Europea”. En gran escala, los espacios públicos están inmersos en el ámbito del Patrimonio Cultural y del Patrimonio Natural y protegidos a través de sendas leyes que desarrollan los artículos 45 (derecho al Medio Ambiente), 46 (enriquecimiento del Patrimonio Cultural) y 47 (interés social del suelo y de la propiedad) pero, en la práctica, no llegan a resultados deseables, sino apenas políticamente posibles.

En Andalucía, dentro de la jerarquía legalmente prevista, en los Planes Subregionales de Ordenación del Territorio se reconoce la “capacidad estructurante de la Red de los Espacios Libres” (¿públicos?) pero, más allá de las competencias sectoriales, no se rescata su dimensión pública (protección, propiedad o afección) sino solamente su interés estratégico (discrecional) que, por otra parte, también ofrece la posibilidad de que sea puntualmente asumido por los Planes de Ordenación Urbana. Tal es el caso de Tablada en Sevilla, el único “espacio libre” que jamás ha sido arado y, por ello, constituye un excepcional ejemplo de suelo aluvial en Europa. No ha bastado que fuera incorporado como Parque por el PGOU, aprobado definitivamente en diciembre de 2006. Como no había sido protegido (interés público), los propietarios, ante los juzgados, insisten en urbanizarlo (interés privado). El inconclu-

so POTAUS, que se ordenó formular en 1994, lo había previsto dentro de un sistema de espacios verdes; lastimosamente, varios de los que lo conformaban ahora son irrecuperables, están “sellados”.

Sin embargo, no como resultado de los planes sino como consecuencia histórica de iniciativas aisladas, en Andalucía es posible identificar los espacios públicos (naturales) en una denominada red, pero que no funciona como tal: 2 Parques Nacionales, 24 Parques Naturales, 21 Parques Periurbanos, 32 Parajes Naturales, 2 Paisajes Protegidos, 37 Monumentos Naturales, 28 Reservas Naturales y 4 Reservas Naturales Concertadas<sup>24</sup>. En este contexto, cabe destacar que no existe ni un solo paisaje protegido (patrimonio construido), simplemente porque todavía no existe una normativa ni tampoco la tradición operativa ni instrumental, pese a que las actuales transformaciones del territorio están sometidas a fuerte presión y alta velocidad de cambio. Afectan a los municipios pero sus efectos, con frecuencia, traspasan sus competencias.

## **Estrategias microescalares. Tratamiento particularizado de los espacios públicos**

Las estrategias en la escala intermedia tendrían como ámbito lo que en Estados Unidos, a principios del siglo XX, se llamó “área metropolitana” o en Francia, hace treinta años, “aglomeración urbana”, que lastimosamente en España carece de una instancia político-administrativa (BENAVIDES, 2006) para asumir la competencia sobre la Ordenación del Territorio; pero sin embargo, sirve de ámbito de referencia al núcleo urbano mayor de dicha área, para formular planes estratégicos. Así lo han hecho Granada, Jaén, Málaga, Córdoba y Sevilla.

En el Plan Sevilla 2010 a los “espacios públicos” se los equipara a los nuevos “espacios centrales”: Prado de San Sebastián (centro de transportes); Cartuja (centro empresarial), centro de negocios alrededor de la avenida San Francisco Javier y márgenes del Guadalquivir, como centro de integración territorial. Desde luego, estos espacios ayudan más a la organización económica que a la construcción de la ciudadanía. Quizá aquí radica la polémica surgida a propósito de la anunciada construcción de la biblioteca de la Universidad de Sevilla en un jardín hecho con ayuda de la Comunidad Europea, y de Torre Triana, no aprobada hace cinco años por la Consejería de Cultura, cuando fue propuesta con una altura de 80 metros y autorizada este año con 125 metros. Lo dicho:



Adarve en la calle Rivero, Sevilla. Foto: Víctor Fernández Salinas



los planes estratégicos son instrumentos aptos para favorecer las inversiones y para hacerlas más eficientes, y las estrategias, más de lo mismo.

Los espacios públicos entendidos como espacios físicos y ámbitos para la construcción de la ciudadanía, de convivencia y de relación social, como se viene sosteniendo, están siendo reemplazados por otros pseudo-públicos como las grandes superficies de consumo y ocio (SORKIN, 2004), en las cuales también se expresa, se ejerce el poder (Foucault), son vigiladas para dar seguridad (DAVIS, 2001; CALDEIRA, 2000) y dan pautas de segregación social (Caldeira). No solamente ocasionan un inocente cambio del paisaje urbano sino que regulan una forma de relación social impermeable al “re-conocimiento” del otro como sujeto, condición indispensable de la democracia; pero ésta no es posible construirla sin sujeto y sin voluntad, fuera del ámbito público. Es el gran desafío. No obstante, solamente ha merecido una respuesta eficiente desde el ámbito privado, del marketing, mientras desde lo público, apenas permanece una rutinaria actitud, de tal forma que las sinergias positivas tendrían una doble interpretación. Dentro de la rutina se inscriben las intervenciones urbanísticas en los equipamientos (antes solamente eran públicos, ahora también se prevén privados), los espacios públicos y los servicios: los mercados de abastos se rehabilitan para que funcionen igual que los centros comerciales, los espacios libres: parques, plazas y jardines se restauran y se los valla porque no funcionan ni como un sistema ni como una red. Se construyen aparcamientos en el subsuelo de los espacios públicos a partir de concesiones a empresas privadas. Se autoriza poner cancelas en los antiguos adarves, por la inseguridad, y por el mismo motivo se ponen circuitos de televisión en las calles.

En esta situación, aparece como una curiosa iniciativa el Programa Regional de Espacios Públicos (1998)<sup>25</sup> de la Consejería de Obras Públicas, dentro del cual, también en coordinación con la Consejería de Cultura, están incluidas las “intervenciones en los espacios públicos de los Conjuntos Históricos”.

## La peatonalización de los centros históricos

Las calles y las plazas son parte de los espacios públicos y, hasta antes de las nuevas tipologías de vías surgidas a la sombra de la Carta de Atenas, eran los lugares más dinámicos de “inter-relación” social, de ahí que incluso ahora formen parte de la memoria colectiva y

del lenguaje coloquial. “Está en la calle”<sup>26</sup>, se responde todavía cuando se pregunta por una persona que no se encuentra en su domicilio.

Las calles del antiguo recinto amurallado son espacios con trazados, dimensiones y proporciones humanas, incluso la edificación, surgidas cuando los motores todavía no eran una realidad; sin embargo, en el último siglo, estos espacios tienen una insoportable, incómoda y dañina saturación vehicular. En origen, el casco antiguo fue toda la ciudad: centro y periferia. La franja de suelo ocupada por la muralla de la ciudad, una vez destruida, se transformó en una amplia vía a partir de la cual se hicieron los ensanches anteriores a la Carta de Atenas. Con ésta y la construcción de bloques aislados, la calle fue reemplazada por espacios dedicados preponderantemente al coche, o sea, vías jerarquizadas según su capacidad y su función, con o sin aparcamientos.

Ya en los años cincuenta, el tránsito rodado en los centros históricos aparecía como un grave problema. Para solucionarlo, se ampliaron los espacios dedicados al coche y se redujeron los del peatón: aparcamientos, ensanchamiento de calles, pasos a nivel. Conociendo de antemano que el coche devora todos los espacios a su alcance, se inició un persistente círculo vicioso ascendente que todavía se nota en algunas ciudades: más espacios para el coche, es decir, más coches y por lo tanto, más aparcamientos y vías<sup>27</sup>. En numerosos centros históricos, el espacio público peatonal es menor que el dedicado al coche. Y son las grandes vías las que hacen irremediable la fragmentación del territorio y los efectos sobre los sistemas naturales.

En los años 60, cuando ya la saturación vehicular afectaba a toda la ciudad, Colin Buchanan redactó un informe para el gobierno inglés (BUCHANAN, 1973) sobre el tránsito urbano, tomando en cuenta, por primera vez, tres aspectos relacionados con el problema: el medio ambiente, la accesibilidad y los costos necesarios de las infraestructuras. “Las ventajas del automóvil son innegables. Lo confirma el previsible e incalculable crecimiento. Sin embargo, en la mayor parte de las ciudades existe un desfase entre las infraestructuras y la proporción de uso del automóvil”, dijo el ingeniero inglés, y añadió que la ciudad heredada no está preparada para absorber flujos rodados de gran envergadura, es imprescindible buscar las soluciones a la molesta presencia del automóvil.

Buchanan insinuó mejorar las políticas de gestión, delimitar unidades urbanas que hicieran posible la aplicación



de estándares medioambientales y proporcionarán niveles de accesibilidad aceptables con infraestructuras de costos razonables. Tuvo una importante repercusión internacional, más académica que práctica; en los cascos antiguos, la aplicación de sus recomendaciones no resultaba tan apta como en los nuevos crecimientos; pero aún así, a raíz de la crisis del petróleo (1973), se comenzó a producir una bibliografía especializada dentro de la cual destaca la de Paulhans (PAULHANS, 1979). En los años ochenta ya se podía disfrutar de un pequeño número de calles céntricas dedicadas al peatón. Una de las primeras fue la calle Sierpes en Sevilla. Se había hecho patente una oposición falsa: coche-peatón, que esconde una tensión verdadera entre el derecho del ciudadano peatón que sufre las incomodidades causadas por el ciudadano dueño de un coche, que ocupa indiscriminadamente una franja del espacio público para estacionarlo, como si la propiedad del coche incluyera también la propiedad de un fragmento de suelo para aparcarlo.

En Andalucía, en la década de los 90 aumentó considerablemente el parque automotor hasta en los pueblos. En Utrera la ratio ya era de un vehículo matriculado por cada habitante. Actualmente en España hay un coche por cada dos personas. Aunque en el fondo, el problema de la circulación vehicular en el centro seguía siendo el mismo, el contexto nacional e internacional había cambiado debido a la globalización (viviendas de alto *standing*), el turismo de calidad en alza (demanda de mejores servicios), los índices de consumo en aumento (aumento del PIB), las técnicas de venta (franquicias) y la administración comercial perfeccionada (gerencia privada de los centros históricos como si se trataran de áreas comerciales abiertas)(ROVIRA, 2002; ELIZAGARATE, 2003) .

Por otro lado, en 1994 los gobiernos participantes en la Conferencia Europea sobre Ciudades Sostenibles aproba-

ron *La Carta de Aalborg*, en 1997 el Protocolo de Kyoto y en el año 2000 la Unión Europea proclamó el 22 de septiembre como el día anual sin coches. Fueron estos factores, más que la demanda del ciudadano, los determinantes para que las propuestas de hacer peatonales los centros históricos, en los primeros años del siglo XXI, se estén haciendo realidad en numerosas ciudades.

El inicio tuvo lugar en los años 90. Una buena decisión pero una ejecución de mala calidad transformó la plaza del Triunfo en Sevilla. En Cádiz con mejor suerte se hizo peatonal la calle Ancha y otras alledañas. Actualmente ya se han hecho peatonales muchas calles emblemáticas de las capitales de provincia: la Gran Vía y el bulvar de la Constitución en Granada, la calle Larios y una parte del centro de Málaga; la avenida del Gran Capitán y calles alledañas en Córdoba; la Alameda de Hércules, la calle San Fernando, la avenida de la Constitución y la plaza Nueva en Sevilla.

Estas reformas han obligado a pensar en la mejora de los sistemas de movilidad y de accesibilidad al centro de las ciudades y, por lo tanto, a recuperar, modernizados, los sistemas tradicionales: bicicleta, tranvía, tren de cercanías; a implantar los carriles preferenciales de circulación y a no descartar, como en Londres, la imposición de tasas restrictivas de circulación.

Sin lugar a dudas, la “peatonalización” de las calles mejora la imagen, la funcionalidad y el confort en los centros históricos, pero por otro lado estimula aún más la especulación inmobiliaria, pone en situación de peligro a las tiendas tradicionales, hace predominante el uso terciario en perjuicio del residencial, privatiza el espacio público de hecho, más que de derecho y transforma el paisaje urbano del lugar en un espacio despersonalizado, entregado al *logo* (KLEIN, 2002), de consumo “ham-



Avenida de la Constitución, Sevilla. Foto: Víctor Fernández Salinas



Calle Larios, Málaga. Foto: Víctor Fernández Salinas

burguesado”, gusto “horterizado”, sucedáneo de los parques temáticos (ciudad simulada, barrio Santa Cruz en Sevilla) en los que, paradójicamente, a los pocos niños residentes se les impide jugar porque incomodan a los forasteros (turistas) y a los dueños de los veladores (restaurantes) y de las mercancías expuestas en el exterior con criterio pueblerino (tiendas).

## La coordinación con otras políticas. Movilidad y accesibilidad

La visión mecanicista unidireccional para percibir la realidad a través del análisis causa-efecto actualmente resulta insuficiente para comprender o dar solución a los problemas. Por el contrario, la visión holística, sistémica, obvia el análisis de la parte desprendida del todo, para desentrañar las “inter-relaciones” con éste, con las otras partes y los efectos del cambio de su comportamiento para inclusive construir modelos dinámicos y así trabajar con simulaciones.

La saturación del tráfico es el efecto visible del comportamiento relacional de varios factores y, a su vez, es una parte de otros problemas que repercuten en el medio ambiente (polución), en la ecología (biodiversidad en peligro) y en la sostenibilidad (consumo de combustibles fósiles), tres de los paradigmas actuales más importantes del desarrollo, con efectos en el territorio, en la ciudad y, en último término, en la calidad de vida. Para liberar de coches las calles del centro histórico (parte) y, así, recuperarlo en beneficio del peatón<sup>28</sup>, es indispensable mejorar los sistemas generales de movilidad y accesibilidad (todo), al menos, dentro del área metropolitana.

Con respecto a la accesibilidad es necesario facilitar los aparcamientos para residentes y disuasorios, para motos, bicis, abastecimientos y servicios; la eficaz distribución de las paradas de autobuses, la eliminación de las barreras arquitectónicas, una localización justificada y clasificada de contenedores soterrados de desperdicios, una buena señalización. Son aspectos y argumentos provenientes del sentido común, más que de un campo profesional especializado. Nadie conoce más sobre estos temas que el propio peatón/ciudadano; pero, no se ha contado con él ni, de manera especial, con la participación directa de las madres de familia. Es un escándalo y nadie, ni siquiera ellas mismas, ha protestado por no tener la posibilidad de opinar sobre la organización de la “casa de todos” (la ciudad, su planeamiento) y la “casa de ellas” (su barrio), de la

misma forma en que lo hacen sobre su propia casa (vivienda familiar).

Las personas se desplazan desde su domicilio hasta los lugares donde necesitan hacerlo por razones de trabajo, educación, salud, ocio, servicios, etc. El desplazamiento es más largo y costoso, cuanto menor sea la densidad de población (ciudad compacta o dispersa)<sup>29</sup> y su rapidez depende de las condiciones del viaje (sistemas de movilidad): modalidades posibles “inter-relacionadas”, calidad de infraestructuras, estado del parque automotor, calidad de los servicios complementarios, eficacia normativa y administrativa, puntualidad, uso de nuevas tecnologías (SEGÚI PONS; MARTÍNEZ REYNÉS, 2004)<sup>30</sup>. Bajo esta consideración, el único derecho que está en juego, como es obvio, es el del ciudadano a desplazarse, andar, caminar, correr, contemplar, reposar. El coche solamente es un emblemático objeto mueble, hasta el momento, privilegiado en el espacio público. Por eso, se justifican las reformas urbanísticas, para hacer más confortable el espacio urbano, pero sin obviar otros contenidos del planeamiento de la ciudad, la cual hemos heredado construida, y otros de la administración urbana, no de la empresa sino de la *polis*.

En cuanto a la movilidad y accesibilidad alternativa en el centro, las asociaciones de ciclistas, después de quince años de insistir, finalmente han conseguido en Andalucía que algunos Ayuntamientos y otras administraciones hayan decidido implantar carriles bici en los núcleos urbanos y espacios protegidos (administraciones de Medio Ambiente). Por su extensión cabe destacar el de Sevilla (120 km en ejecución) y por ser los primeros, los de Córdoba (35 km), Granada y Málaga (30 km). Sin embargo, todavía está lejana la posibilidad de carriles bici desde el centro al área metropolitana. En ésta, la ordenación del territorio y la planificación sectorial es responsabilidad de la Junta de Andalucía. Después de 13 años de vigencia de la ley, pese a que la situación actual a todas luces es insostenible, la mayor parte de las aglomeraciones urbanas, entre ellas la de Sevilla, carecen del plan correspondiente. En la Vega de Granada, en el Aljarafe, en la periferia de Córdoba, de Jaén y Huelva se han edificado centenares de miles de contenedores de ladrillo, pero no se ha construido ciudad porque en esas áreas todavía no existe la dimensión de lo público que las estructure: equipamientos, servicios, espacios verdes, de ocio y ni siquiera un elemental sistema de vías, mucho menos de movilidad.

Los poderes públicos no ignoran la situación, al contrario, la Junta expresamente dice: “La política de fomento del



Suburbs. Foto: Iaia Ross



La ciudad crece... Granada, Autovía de Sierra Nevada (A-44). Foto: Alfredo Gómez Rubio



Baggio, barrio periférico de Milán. Foto: Matteo Motta



Atardecer metropolitano. Foto: Mario Izquierdo (movimiento)

transporte público quiere contribuir a la reducción de emisiones contaminantes a la atmósfera, en cumplimiento de los objetivos de la Cumbre de Kioto. Se estima que el transporte público despidе 150 veces menos CO<sub>2</sub> por persona y kilómetro que el transporte privado. Además, el usuario de transporte público ocupa 100 veces menos espacio que el usuario del transporte privado, y es hasta 20 veces más seguro. Se ha calculado que en los países desarrollados los atascos son los responsables de la pérdida de 500.000 millones de euros al año. A fin de aprovechar las ventajas del transporte público, se viene desarrollando una doble estrategia: la constitución de Consorcios de Transporte Metropolitanos y el impulso a grandes infraestructuras”.<sup>31</sup>

La realidad apenas permite ver algunos resultados puntuales de este propósito aunque, desde luego, la construcción con fuerte participación privada de los metros en Málaga, Sevilla y Granada está determinando la reforma de sus centros históricos. En Sevilla, un tranvía unirá la estación de trenes de cercanías, San Bernardo, con la plaza Nueva y en el futuro, se dice, con dos de las antiguas puertas del recinto amurallado. De similar forma, se piensa construir una línea entre el aeropuerto y la esta-

ción de tren de Santa Justa. Soluciones parciales para un problema global que no ha sido abordado con una visión sistémica, intermodal, con un modelo dinámico y sus correspondientes simulaciones.

## En conclusión

Vivimos dentro de un proceso acelerado en todos los aspectos. Los efectos de la primera revolución industrial se hicieron ostensibles durante más de ciento cincuenta años; en cambio, en las últimas tres décadas, los descubrimientos científicos tienen aplicación práctica en períodos mucho más cortos que antes; marcan diferencias en las formas de producir, reproducir, distribuir, relacionarse y su éxito está vinculado a su propia capacidad para desarrollar el consumo indiscriminado (marketing), característico de la globalización. Actualmente, el soporte de la vida sigue siendo el espacio real, pero el soporte de muchas actividades es virtual, de tal manera simulado, representado, que resulta difícil establecer el límite entre el uno y el otro. Los límites que marcaban los ámbitos de especialización de las ciencias y de las disciplinas ahora son porosos, se encuentran

“inter-penetrados”. Lo mismo sucede entre la ciencia y el arte; entre la ideología de todos los partidos políticos. Lo multidisciplinar se ha convertido en transdisciplinar, marcando de esta forma el fin de las especializaciones estrictas y permanentes.

Así ocurre también con respecto a la ciudad y al territorio. La ciudad ya no puede definirse como lo contrario al campo porque con las nuevas formas de producir, el campo tradicional ha desaparecido; basta observar los invernaderos almerienses para comprobar que ya no se puede entender a éste como el lugar de las actividades primarias convencionales porque éstas, tal como sucede con todas las demás, no pueden prescindir del uso de una gran cantidad variada de recursos tecnológicos. La tradicional y clara separación entre campo y ciudad, después de un largo proceso, ahora se ha hecho difusa. Todo el territorio está contaminado por lo urbano, por las actividades privadas, que para realizarse, tradicionalmente, han requerido de la ciudad pero no por las actividades públicas que le han dado su razón de ser. Se ha extendido con descontrol la *urbs*, con ausencia de la *polis* y esta situación precisamente tendrá que superarse. Es el gran reto del futuro. Para superarlo, quizá será necesario contar con las nuevas características del espacio físico pero, también, con las del nuevo entorno/soporte espacial en el que, de hecho, se está construyendo el espacio público (*civitas*) y su dimensión política (*polis*).

El proceso de evolución urbana ha sido largo y, en los últimos años, intenso. Del límite hermético, que históricamente tuvo la ciudad de las murallas, se pasó a otro, no vallado, pero reconocible en el borde físico perceptible a partir del cual empezaba el campo. Luego, el espacio del campo y el de la ciudad se “inter-penetraron”, apareciendo así la periferia que con el tiempo tomaría cuerpo y se haría demográficamente importante, incluso con la presencia de las llamadas ciudades satélites y dormitorio. Finalmente, con la globalización, la indiscriminada forma de ocupar el territorio y de consumir el suelo, tanto el límite físico (espacio construido) como el mismo significado de la ciudad (espacio público) se ha hecho escurridizo. Sin embargo, lo privado (individuo) sin contar con lo público (sociedad), es decir, si no deposita cultura sobre el sitio para convertirlo en lugar, no conseguirá hacer ciudad; pero, tampoco será una realidad sin la presencia de una voluntad política que, en nombre de la sociedad proactiva, lo promueva.

En efecto, después de haber edificado cientos de miles de contenedores de ladrillo en las áreas metropolitanas

andaluzas no se ha construido ciudad. El espacio construido, preponderantemente privado y que se encuentra vinculado a la arquitectura, cuyo imprescindible elemento es el espacio interior, carece de la posibilidad de hacerse ciudad porque ésta surge a partir del espacio exterior en el que cabe toda la sociedad (lo público). Se ha constatado que el espacio privado bajo responsabilidad empresarial se ha desarrollado con mucha imaginación y ha utilizado todos los recursos operativos de manera eficiente, dirigidos a desatar los dinámicos procesos de privatización de la ciudad. En cambio los “poderes públicos”, tal como los identifica la Constitución española, en tanto responsables del desarrollo de la *civis* y sobre todo de la *polis*, se han entregado a las directivas de los planes estratégicos en los que la economía determina lo social, porque, además, ese tipo de planes no existen para que el desarrollo de la civilidad o de lo social condicionen la economía o, al menos, protejan lo público.

Actualmente, existe la tendencia de tratar al espacio público como si fuera un mero elemento importante en la decoración de la ciudad. Si así fuera, para conseguirlo bastaría trasladar las técnicas de gestión empresarial (administración y marketing), pero resulta que el espacio público es mucho más. Es el espacio donde se construye la civilidad y para conseguirlo habrá que modificar las estrategias vigentes, excesivamente vinculadas a los procesos de privatización. Se trataría de rescatar los clásicos objetivos para formar buenos ciudadanos (relación con el “otro”), que convivan agradablemente en paz, antes que conseguir buenos consumidores (ausencia del “otro”), indispensables para dinamizar solamente la economía.

## Notas

<sup>1</sup> La RAE dice que “estrategia es el arte de dirigir las operaciones militares”. Esta palabra ha sido adoptada con referencia a la “guerra del mercado” para cumplir los objetivos de la mercadotecnia y se ha trasladado también al planeamiento (técnica de hacer planes) y a la planificación (técnica para prever la realización de las actividades y conseguir en el menor tiempo los objetivos propuestos). El planeamiento estratégico privilegia la recuperación y la rentabilidad financiera de la inversión.

<sup>2</sup> Justiniano (527-565) comisionó a dieciséis legistas, encabezados por Triboniano en el año 530, para reunir extractos de las obras de treinta y nueve juristas que habían ejercido la responsabilidad del *jus publicae respondendi*. La obra consta de cincuenta libros y es conocida como el *Digesto* o *Pandectas*.

<sup>3</sup> Los centenares de miles de núcleos urbanos que existen en todo el mundo se construyen con 3 elementos; toda la música habida y por haber, con 7 notas; todo lo que se ha escrito y es posible en castellano, se ha hecho combinando 28 letras. Con 3 colores ubicados entre la inexistencia de color (blanco) y la presencia de todos (negro) se han pintado todos los cuadros existentes. 3, 7 y 28 son la cantidad de elementos de los cuales no se puede prescindir para materializar las ideas en su respectivo campo.

<sup>4</sup> La religión católica es la única en el mundo que tiene una institución para el gobierno de las almas en la vida terrenal. Posee un territorio delimitado, un poder ejecutivo (el Papa tiene reconocimiento como Jefe de Estado y los Nuncios, reconocimiento de Embajadores), un poder legislativo y un poder judicial (leyes propias: Derecho Canónico); un ejército (la Guardia Suiza) e, incluso, un banco (el del Vaticano). El origen es medieval, surge a la caída del Imperio Romano. Hasta antes de la unidad de Italia (1870) más del 40% de su territorio constituían los Estados Pontificios, bajo el poder, el gobierno y el control de la Iglesia.

<sup>5</sup> En el siglo XIX, con el surgimiento de una “nueva sociedad”, derivada de la primera revolución industrial, surgirá el socialismo utópico que formaliza una ciudad utópica para una sociedad ideal: la “aldea de la armonía y cooperación” de Owen (1820), los falansterios de Fourier (1822) y de Godin (1870).

<sup>6</sup> Si bien Habermas define el espacio público como la esfera intermediaria que se constituyó históricamente, prescindiendo de la Iglesia, en la época de las Luces, entre la sociedad civil y el Estado, no es menos cierto que las primeras expresiones ya se hacen ostensibles en el Renacimiento.

<sup>7</sup> España todavía no es un estado laico.

<sup>8</sup> En 1862 las Cortes de España debaten pero no aprueban la Ley Posada Herrera, origen de las leyes urbanísticas. El 18 de marzo de 1895 se aprueba la Ley de Saneamiento y mejora interior de grandes poblaciones.

<sup>9</sup> Miguel Ángel en 1535 diseña la plaza del Campidoglio. En París, la plaza Des Vosges, es de 1605; la de Vendôme, de 1685. Las experiencias posteriores tampoco tendrán las características de la plaza Mayor española, idea trasladada a Hispanoamérica.

<sup>10</sup> Tomás Valiente (1978) y Antonio Martín dicen que, dada la correlación bastante estrecha con el latifundismo y la privatización del suelo rústico municipal de los bordes de la ciudad, la desamortización en el s. XIX es una decisión de los grandes propietarios agrarios.

<sup>11</sup> Alameda es de origen árabe: sitio o paseo poblado por álamos, generalmente ubicado en el borde de la ciudad. En Sevilla, el Conde de Barajas (1574) pobló este espacio con “álamos frondosos y bellas fuentes”. En 1593, el Virrey L. de Velasco hizo la de ciudad de México donde sembró fresnos y curiosamente ningún álamo. En el siglo XIX adquieren actualidad.

<sup>12</sup> Respecto a la planificación urbana, el Estatuto Municipal de 1925 contemplaba en su artículo 127 la obligación de redactar planes de ensanche para los municipios que, entre 1910 y 1920, hubieran experimentado un aumento en su población superior al 20%.

<sup>13</sup> La construcción de la Gran Vía supuso la reordenación de 43.698 metros cuadrados. Trajo como consecuencia la segregación social del espacio y el desmantelamiento de la estructura socio profesional. PGOU de Granada 2006. Memoria Análisis de la Información Urbanística. El proyecto de la calle Larios comprendía también la construcción de 12 manzanas de edificios. Se llevó a cabo íntegramente por la *Sociedad Mercantil Hijos de M. Larios*.

<sup>14</sup> Ya no es suficiente tomar en cuenta las categorías del espacio, por ejemplo, concebido, percibido, vivido; sino además, las formas de comprenderlo y los ámbitos en los que está inmerso.

<sup>15</sup> También las publicaciones de Muratori, Aymonino y Grassi tendrán gran influencia.

<sup>16</sup> Giddens postula que la coordinación del tiempo es la base del control del espacio, la modernidad diferencia al “espacio” del “lugar”; este último se refiere exclusivamente al carácter local de los asentamientos físicos y geográficos específicos, mientras que el “espacio” puede involucrar acciones sociales a desarrollarse en lugares muy distintos y distantes, pero directamente relacionados por determinada actividad. Habermas dice que el proyecto moderno está inacabado; Lyotard, en cambio, que el posmodernismo es un nuevo

proyecto. De todas maneras, el término posmoderno ha perdido actualidad debido a la velocidad y a las características de los nuevos paradigmas. Estamos en los inicios de una nueva era vinculada a la “nano-biotecnología”. Por lo pronto, en enero de 2007, Intel acaba de anunciar la fabricación de chips microscópicos compuestos por transistores de 45 nanómetros (45 milmillonésimas partes de un metro).

<sup>17</sup> L. von Berthalanffy, en 1950, funda la Teoría General de Sistemas. La primera edición en español es de 1973, tres años después de su muerte. Una adaptación aproximada a lo urbano hace Chadwich en *Una visión sistémica del Planeamiento* (1972). Ver artículo 72.2 de la Ley del Suelo 1992.

<sup>18</sup> Entre otros temas, la Filosofía y la educación para la diferencia, las minorías, la diversidad. La globalización de lo local y la localización de lo global.

<sup>19</sup> “Heterotopia es el pliegue, del que habla Foucault, donde existe la realidad que es la diferencia, la alteridad y la resistencia al poder indiscriminado y vigilante”. REMESAR, A. (2000) *Reflexiones sobre el Espacio Público contemporáneo en referencia al ‘Los Ángeles diatópico’*.

<sup>20</sup> [En línea] <<http://parole.aporee.org>>. Aquí se encuentran más formas de adjetivar la ciudad.

<sup>21</sup> En términos más amplios, tomando en cuenta las instancias de invención, innovación y difusión, lo explica Carlota Pérez.

<sup>22</sup> El Plan Estratégico de Sevilla se inicia en 1999. [En línea] <<http://www.planestrategicosevillaa2010.org>>. Esta página contiene enlaces con otros planes estratégicos en España y el extranjero. En Andalucía, el primero fue el de Málaga (1992).

<sup>23</sup> El Ayuntamiento de Sevilla, para su construcción hará una aportación de 25.421.166 euros. El resto, incluido el mantenimiento, se financiará mediante la concesión administrativa de la explotación comercial por cuenta del contratista de la propia obra y del edificio de propiedad municipal situado en la plaza de la Encarnación 24, durante un plazo de 40 años.

<sup>24</sup> [En línea] <<http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/site/web/>>

<sup>25</sup> [En línea] <<http://www.juntadeandalucia.es/obraspublicasytransportes/www/jsp/IstHerramienta.jsp?ch=6&ct=4&pma=2>>

<sup>26</sup> Basta revisar las numerosas acepciones en los anteriores diccionarios de castellano y el de la Real Academia. Todas tienen una fuerte carga cultural. No pasa lo mismo con la palabra vía.

<sup>27</sup> En Madrid, en los últimos 10 años, se ha duplicado la longitud total de las autopistas y autovías, de 500 a 1000 km y en 2007 se inauguró un túnel de 1 km en el Manzanares; pero en lugar de mitigar la congestión del tráfico, la ciudad soporta el “efecto llamada” para usar el coche privado, es decir, no ha logrado escapar del círculo vicioso.

<sup>28</sup> Es interesante revisar la Carta Europea del Peatón aprobada por el Parlamento Europeo el 12 de octubre de 1988. [En línea] <<http://www.eapv.org/leg.carta.europea.derechos.peaton.htm>>

<sup>29</sup> Desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público. En un extremo la ciudad compacta: Hong Kong, 320 habitantes/hectárea; 82% de desplazamientos. En el otro extremo la ciudad dispersa: Houston, 9 habitantes/hectárea; 4,5% de desplazamientos. En *Millenium Cities Database for Sustainable Transport*, 1998-2008.

<sup>30</sup> Ver un resumen sencillo en la referencia indicada.

<sup>31</sup> [En línea] <<http://www.juntadeandalucia.es/obraspublicasytransportes/www>>



## Bibliografía

- AUGÉ, M.** (1993) *Los no lugares. Espacios del anonimato*. Barcelona: Gedisa, 1993
- BENAVIDES SOLÍS, J.** (2006) El desarrollo local sostenible con calidad de vida. *Revista de Estudios Locales*, nº 96, 2006
- BENAVIDES SOLÍS, J.** (2006) La ciudad dispersa. En Exposición de fotografías *Yeregui*. Sevilla 2006 [en línea]  
<<http://www.personal.us.es/benavide/>>
- BENAVIDES SOLÍS, J.** (2006) La ordenación territorial y urbanística de las áreas metropolitanas. En FERIA TORIBIO, J. M. (coord.) *Los procesos metropolitanos: materiales para una aproximación inicial*. Sevilla: Fundación Centro de Estudios Andaluces, 2006, pp. 107-122
- BUCHANAN, C.** (1973) *El tráfico en las ciudades*. Madrid: Tecnos, 1973
- CALDEIRA, T.** (2000) *City of walls. Crime, segregation and citizenship in Sao Paulo*. Berkley: University of California Press, 2000
- CASTELLS, M.** (1974) *La cuestión urbana*. Madrid: Siglo XXI, 1974
- CHANDLER, A.** (1977) *The visible hand: the managerial revolution in American business*. Cambridge: Harvard University Press, 1977
- DAVIS, M.** (2000) *Más allá de Blade Runner. La ecología del miedo*. Bilbao: Virus, 2001
- DE TERÁN, F.** (1999) *Historia del Urbanismo en España III*. Madrid: Cátedra, 1999
- ELIZAGARATE, V.** (2003) *Marketing de ciudades*. Madrid: Pirámide, 2003
- GIDDENS, A.** (1994) *Consecuencias de la modernidad*. Madrid: Alianza, 1994
- GÓMEZ DE AVELLANEDA, C.** (2002) Patio de los naranjos: el sahn como imagen del paraíso. En AAW. *La Ciudad en el al-Andalus y el Magreb*. Granada: El legado andalusí, 2002
- JENCKS, C.** (1980) *The Language of Post-Modern Architecture*. Barcelona: Gustavo Gili, 1980
- KLEIN, N.** (2002) *No logo. El poder de las marcas*. Barcelona: Paidós, 2002
- LEFEBVRE, H.** (1969) *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península, 1969
- MARTÍN GARCÍA, A.** (2007) *Terrenos públicos y crecimiento urbano. Sevilla 1850-2006*. Sevilla: Fundación Aparejadores de Sevilla, 2007
- PASCUAL ESTEVE, J. M.** (1999) *De la Planificación a la gestión estratégica de las ciudades*. Barcelona: Diputació de Barcelona-CIDEU, 1999
- PAULHANS, P.** (1979) *La Ciudad Peatonal*. Barcelona: Gustavo Gili, 1979
- PÉREZ, C.** (2005) *Revoluciones tecnológicas y capital financiero. La dinámica de las grandes burbujas financieras y las épocas de bonanza*. México: Siglo XXI, 2005
- PICCINATO, L.** (1974) *La costruzione dell'urbanistica. Germania 1871-1914*. Roma: Officina, 1974, pp. 388-444
- PORTER, M.** (1980) *Estrategia competitiva*. México: CECSA, 1980
- PORTOGHESI, P.** (1982) *Postmodern, l'architettura nella società post-industriale*. Milán: Electa, 1982
- PRADILLA, E.** (1976) *Contribución a la crítica de la teoría urbana, del espacio a la crisis urbana*. México: Universidad Autónoma Metropolitana, 1976
- ROSSI, A.** (1971) *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili, 1971
- ROVIRA LARA, A.** (2002) *El comercio y la gestión estratégica de la ciudad*. Valencia, 2002
- SANTACAN, F.** (2000) Cuadernos de Gestión. El Planeamiento Estratégico. Barcelona, 2000
- SEGUÍ PONS, J. M.; MARTÍNEZ REYNÉS, M. R.** (2004) Sistemas Inteligentes de Transportes y sus efectos en la movilidad urbana e interurbana. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, v.6, nº 170(60), 2004 [en línea]  
<<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-170-60.htm>>
- SENNETT, R.** (1997) *Carne y Piedra*. Madrid: Anagrama, 1997
- SORKIN, M.** (ed.) (2004) *Variaciones sobre un parque temático. La nueva ciudad americana y el fin del espacio público*. Barcelona: Gustavo Gili, 2004
- ZAERA GARCÍA, A.B.** (2004) *La propiedad superficial en el derecho Justiniano*. *Revue internationale des droits de l'antiquité*, nº 51, 2004, pp. 369-382