

La relación centro-periferia en la producción

del espacio urbano contemporáneo.

*El caso de Francia**

François Tomas

Escuela de Arquitectura de Saint-Etienne, Francia



Si bien es cierto que han transcurrido poco menos de veinte años desde que la dualidad centro-periferia se convirtió en una de las problemáticas a partir de la cual los estudiosos de las ciencias humanas se esforzarían en comprender mejor el funcionamiento y la evolución socio-espacial de las ciudades francesas, no es menos cierto que, desde hace algunos decenios, las circunstancias bajo las cuales evolucionaron los centros-ciudades determinaron las condiciones de las periferias, y a la inversa. No obstante, para que comenzáramos a tomar conciencia de esto, fue necesario, en primer lugar, que el centro-ciudad fuese identificado como tal, lo cual no se produjo sino a partir de la década de 1930, como consecuencia de los trabajos de la Escuela de Chicago.

De acuerdo con una definición propuesta en 1972 por J. Beaujeu-Garnier, "el concepto de centro-ciudad tiene un significado espacial, histórico, funcional y sociológico",¹ y como señala C. Chaline, esta confusión del centro-ciudad con lo que constituye la centralidad urbana resultaría de un largo proceso —iniciado en el contexto de la Revolución Industrial del siglo XIX— de especialización y concentración selectiva de las actividades terciarias, al mismo tiempo que de un repliegamiento de las residencias y de las actividades productivas hacia las periferias.² Sin embargo, en Francia, esta individualización del centro-ciudad no se toma realmente en cuenta en los manuales de geografía,³ sino hasta el momento en que dicho proceso parece alcanzar su apogeo. Se trata, por lo demás, de un momento crucial y paradójico. Por una parte, E.A. Gutkind deplora que el centro-ciudad no describa otra cosa que el poder del dinero, y que haya perdido los valores simbólicos vinculados con lo religioso, lo político y lo cultural que le caracterizaban antaño.⁴ Por otra parte, es innegable que los ana-

* Traducción de Arturo Aparicio del original en francés.

1. "Le centre des villes a-t-il encore un avenir?", en *Annales de Géographie*, 1972, pp. 494-496.

2. C. Chaline, *La dynamique urbaine*, PUF, PARIS, 1980, 206 pp.

3. No figura, por ejemplo, en la obra de Georges Chabot, *Les villes*, publicada por A. Colin en 1948, y en cuyas ediciones ulteriores se encuentra igualmente ausente. Las diferencias espaciales aparecieron en 1961 en el *Précis de géographie urbaine*, de Pierre George, aun cuando allí el centro-ciudad se define como un núcleo.

4. E.A. Gutkind, *Le crépuscule des villes*, Stock, Paris, 1966.

cronismos en que incurren frecuentemente urbanistas y militantes sociales se debe a su inadaptación a las condiciones del mundo moderno.

Ciertamente, los años cincuenta en Francia correspondieron a la crisis de la vivienda caracterizada por el deterioro y la sobrepoblación de los barrios antiguos; pero fue también durante esos años que se tornaron insostenibles los embotellamientos de automóviles que asfixian al centro-ciudad, la cual perdió la capacidad de absorber el crecimiento pleno de las actividades terciarias. Existen muchos otros problemas que nos permiten entender porqué fue en este preciso momento que el urbanismo funcionalista se convirtió en la doctrina oficial de todos los ministros de construcción, desde Eugène Claudius Petit a Pierre Sudreau. Trátase, pues, de una conversión cargada de consecuencias en la medida en que este urbanismo condenaba, apoyándose en los principios de la Carta de Atenas, la ciudad tradicional heredada por la historia.

En todo caso, fue a partir de los años cincuenta que la dualidad centro-periferia se transformó en una problemática eminentemente urbana, a cuya luz pueden comprenderse evoluciones a la vez contradictorias y complementarias de las diferentes partes de que se compone la ciudad. A su vez, estas evoluciones habrían de conocer profundas modificaciones en una y otra parte de esta línea divisoria, la cual se definiría hacia mediados de la década de 1970.

I) Un modelo global de funcionamiento de la ciudad (1951-1973)

Un periodo de crecimiento y urbanización

Para caracterizar el periodo que se extiende desde el fin de la Segunda Guerra Mundial a la crisis económica de 1974, y que marcó el principio de una verdadera mutación de las sociedades europeas, debemos recurrir a la expresión los Treinta Gloriosos, misma que se acuñó e impuso en el habla cotidiana desde hace algunos años. En el ámbito que nos interesa más particularmente aquí, en el caso de Francia, fue con la creación del llamado sector industrial, a principios de los años cincuenta, que se generó una violenta transformación de los paisajes urbanos. Este movimiento habría de seguir una misma línea general hasta 1973: primero, cuando el ministro Olivier Guichard decidió prohibir, a través de una simple circular fechada al 21 de mayo de 1973, la construcción de grandes complejos habitacionales; posteriormente, la crisis económica de 1974, la cual afectó en primer lugar al sector inmobiliario, vendría a interrumpir la edificación de grandes conjuntos, cuya construcción se había iniciado antes de que sobreviniera dicha crisis.

Así pues, estos acontecimientos se verificaron en un periodo de apenas dos decenios, pero también intervinieron allí fenómenos de crecimiento que habrían de modificar radicalmente el lugar de las ciudades en la vida social, al igual que su estructura y sus paisajes. En principio, este periodo correspondió a la urbanización de la sociedad francesa. Para convencernos de ello, bastará con recordar los datos de los censos: mientras que en 1946 la población urbana no representaba más que un poco más de la mitad (53,2%) de la población total, nivel que había alcanzado desde los años treinta, tal proporción aumentó a casi tres cuartas partes (73,02%) según el censo de 1975.⁵

5. Se considera urbana la proporción poblacional aglomerada en localidades de más de 2,000 personas. La población urbana aumentó de 21,550,000 en 1946 (21,972,000 en 1936; 15,957,000 en 1901) a 38,403,000 en 1975.

Nuevas formas de ordenamiento y gestión

Este intempestivo crecimiento de la urbanización coincidió con la adopción, por parte de los poderes públicos, del urbanismo y del control territorial, postulados ambos como ciencias del espacio. Este proceso se inició desde la época de la Cuarta República, aunque fue bajo la república siguiente, entre 1958 y 1967 sobre todo, que diversos decretos y legislaciones se encargarían, en cierto modo, de oficializar dicha adopción. Es desde entonces, en un contexto cultural inclinado a sobrevalorar todo aquello que se presenta como moderno, o simplemente "nuevo", que prevalecen la asignación de zonas y los modelos de ordenamiento espacial.

Este triunfo habría de asegurarse en todas las escalas. Con respecto a los planos de ocupación de suelos (POS), al 1/2,000, se distinguen allí no solamente las funciones (zona industrial, zona comercial, zona habitacional, etcétera), sino su especificidad y densidad: un centro rector, concebido según el modelo norteamericano del *central business district* (CBD) se diferencia de una simple ZAC (zona de ordenamiento concertado) de renovación urbana en la misma medida que la distribución de lotes para casas individuales en función del coeficiente de ocupación del suelo (COS) autorizado. Al nivel de las concentraciones poblacionales, los esquemas rectores de ordenamiento y urbanismo (SDAU) definen predominantemente al 1/50,000 las grandes infraestructuras, junto con los cinturones verdes inconstructibles y las ciudades nuevas. En la escala nacional, en fin, los planes Quinto y Sexto (1966-1975) se inspiran en el modelo cristaleriano (o teoría de los lugares centrales) para definir las llamadas políticas de equilibrio metropolitano y, posteriormente, de las ciudades medias.

Esta planificación con pretensiones de globalidad ha propiciado que los dirigentes políticos tomen conciencia en torno a lo inadecuado de unos

límites administrativos demasiado estrechos como para adaptarse al crecimiento urbano.⁶ Se pensó que este problema podía regularse, como en el periodo del Segundo Imperio, mediante la fusión de municipios integrados en una población, pero la ley Marcellin de 1971 se limitó a recomendar el proceso, el cual no atrajo más que el apoyo de un poco más de 2,000 consejos municipales. Se optó entonces por dirigir los esfuerzos a la cooperación intermunicipal, ya fuera reactivando una antigua ley (la cual databa del 22 de marzo de 1890) que permitía crear agrupaciones intermunicipales para abordar uno o varios problemas comunes (abastecimiento de aguas, saneamiento, recolección de basura, transportes públicos, incendios, educación, ordenamiento de espacios particulares, etcétera), ya fuera proponiendo fórmulas adecuadas a la situación provocada por la urbanización. Tal fue el caso de los distritos urbanos y, a partir de 1967, de las comunidades urbanas que el gobierno impuso a algunas metrópolis. En ambos tipos de reagrupamientos, los municipios subsistieron con sus consejos y sus ayuntamientos, pero la gestión de ciertos servicios y equipos que interesaban al conjunto fue transferida a un consejo distrital, o bien, a un organismo público de población. En 1975 funcionaban en Francia 1,738 agrupaciones intercomunitarias de vocación múltiple (SIVOM por sus siglas en francés) en las que se asociaban 16,940 municipios, 148 distritos con reagrupamientos de 1,269 municipios y nueve comunidades urbanas con 251 municipios.⁷

6. Con una división del territorio francés en un poco más de 36,000 municipios, este cálculo arroja una superficie media ambiental de casi 15 km². Así, las ciudades se extienden sobre varias decenas y hasta centenares de kilómetros cuadrados.

7. Philippe Pinchemel, *La France*, A. Colin, París, edición de 1980, tomo 1, pp. 215-216.

El hecho de que la población media de los municipios afectados sea de 1,145; 3,625 y 16,730, respectivamente, indica claramente que las *sivom* constituyen la regla en el mundo rural, y que la organización distrital interesa, sobre todo, a las ciudades medias (del orden de los 31,000 habitantes por distrito), mientras que las comunidades urbanas se reservan a las grandes ciudades (con una población media de 467,000 habitantes).

Más allá de tales diferencias, lo que expresa esta evolución es una visión del espacio cada vez más global, lo que explica la puesta en marcha de las políticas y procedimientos urbanistas. Cuando, a partir de 1966, el gobierno comenzó a instituir las grandes Organizaciones de Estudios de Área Metropolitanas (*OREAM*, por sus siglas en francés) para las grandes poblaciones y, al poco tiempo, cuando la ley de orientación inmobiliaria del 31 de diciembre de 1967 oficializó las agencias de urbanismo como paso preliminar para la creación de los *SDAU*, no se hizo más que confirmar una situación evidente para cualquiera que observa con un poco de atención. En efecto, en las operaciones públicas de urbanismo y de movilidad a que dieron origen, presentan entre sí una notable complementariedad, aun cuando hayan transformado de forma muy diferente los paisajes urbanos.

Para empezar, el desarrollo de las periferias

La brutal imposición de la urbanización transformó en principio las periferias de las ciudades. Los suburbios de antaño, los cuales se desarrollaban con mayor o menor rapidez en la proximidad de los muelles o de las fábricas, o a lo largo de las vías de acceso a la ciudad a semejanza de algunos fraccionamientos y ciudades-jardín del periodo de entreguerras, fueron sustituidos por grandes conjuntos habitacionales. Tal denominación designa unidades

de al menos mil viviendas en inmuebles colectivos concebidos y realizados en una sola operación y muy semejantes entre sí en los aspectos más esenciales, cuando no se trata exclusivamente de complejos de interés social. De 1951 a 1973 se llevaron a cabo algo más de 300 operaciones de este tipo, las cuales significaron la construcción de 1,200,000 viviendas para una décima parte de la población francesa. Estos grandes complejos aglutinaban, sobre todo, viviendas de interés social, y tenían como fin primordial acoger a familias de origen rural; sin embargo, se les concibió como solución al problema que planteaba la crisis habitacional. Si uno de los primeros complejos, el de Beaulieu Le Rond-Point en Saint-Etienne, comprende 550 viviendas del tipo 2 y 583 del tipo 3 por solamente 87 viviendas del tipo 1, 35 del tipo 4 y 7 del tipo 5, ello se debió a que dicho complejo se había reservado a lo que entonces se consideraba como el modelo de la familia francesa: una pareja con uno o dos hijos. Con respecto a los solteros o a las parejas sin hijos (a los cuales se les asignó las viviendas del tipo 1), junto con las parejas con tres a cinco hijos (las cuales recibieron las viviendas de tipo 4 y 5), no se recibió más que a una cantidad ínfima. Por otra parte, bajo la presión de la demanda de viviendas, la *HLM* (desde 1950, Habitación Económica, o *HBM Habitation à bon marché* se convirtió en habitación de renta módica, *HLM habitation à loyer modéré*) no desempeñó sino parcialmente el papel social que le había sido asignado. En el mencionado complejo de Beaulieu Le Rond-Point, que en este sentido como en el precedente, es representativo de una situación general, una encuesta realizada en 1958 reveló que el 10.5% de sus 1,262 viviendas habían sido ocupadas por familias de propietarios, de ejecutivos y de personas con profesiones liberales, 20.5% por familias de recursos medios o asalariados del ejérci-

to y la policía, 20.5% por familias de empleados, 41.9% por familias de capataces, obreros calificados o especializados, y 25% por familias de trabajadores manuales o de personal de servicio.⁸

Por lo demás, el gobierno francés estaba a tal grado convencido de que la vivienda de interés social ordinaria no resolvería el problema de las familias numerosas, de bajos recursos o de origen extranjero —por no hablar de los casos en que se conjuntaban las tres situaciones—, que prefirió buscar una vía alternativa. Al igual que en la época del Plan Monnet (1946-1950, en vigor hasta 1952), cuando se multiplicaron las ciudades de barracas para los trabajadores inmigrante, se propuso a los municipios de las HLM de bajo nivel —calificadas como viviendas de primera necesidad (LPN, por sus siglas en francés)—, que se reorganizaran en forma de pequeñas ciudades, con respecto a las cuales propuse, a mi vez, identificar con el nombre de ciudades específicas.⁹ El número de este tipo de viviendas aumentó considerablemente hacia el final de los años setenta, en particular junto con las HLM de bajo nivel que habían sido programadas originalmente como habitaciones de renta módica (PLR), o como programas sociales de reubicación (PSR), concebidos para acoger, junto a las ciudades transitorias, a las familias desalojadas de barrios antiguos en proceso de reestructuración o de las chabolas sujetas a reabsorción.

Comparada con los grandes complejos y con las ciudades específicas, la historia de las asignaciones de viviendas individuales es más larga, a la vez que más compleja, debido en primer lugar a que, fuera de los suburbios, proliferaron casi al mismo tiempo, a mediados del siglo XIX, los fraccionamientos elegantes y las ciudades obreras. Ciertamente, el ritmo de construcción de estas últimas se redujo sensiblemente al empezar el siglo XX, pero en cierto

modo ese ritmo se restableció con la construcción de ciudades ordenada por la ley Loucheur. Al término de la Segunda Guerra Mundial, en el ya mencionado contexto de la crisis de viviendas, surgieron fórmulas nuevas como las llamadas ciudades de castores (asociaciones mutualistas de construcción), pero fue sobre todo a partir de los últimos años de la década de 1960 que proliferaron los fraccionamientos de casas individuales para las clases medias. El financiamiento de la mayor parte de estas viviendas provino de la iniciativa privada, en un contexto de pleno empleo y de evolución monetaria favorable al endeudamiento (el costo del dinero evolucionaba menos rápido que la inflación); no obstante, el gobierno también contribuyó notablemente a acelerar este desarrollo. Al instituir una renta baja para las familias que vivían en HLM, cuyo ingreso fuera inferior a cierto límite, el gobierno manifestaba su intención de reservar las viviendas de interés social a los menos afortunados. Y para promover la compra de viviendas entre las familias de clase media, se lanzaron concursos y operaciones con el fin de abatir los costos. Al empezar la década de 1970, el nombre de un ministro se había asimilado ya a uno de esos prototipos de bajo costo: la "chalandonnette".

Un principio de reestructuración de los barrios antiguos

Aun cuando haya sido en las periferias de las ciudades donde se manifestó más espectacularmente

8. F. Tomas, "A l'origine des grands ensembles", en J.N. Blanc, M. Bonilla, F. Tomas, D. Vallat, *Les grands ensembles d'habitation*, primera parte, Bureau de la Recherche Architecturale (Ministère d'Aménagement du Territoire et des Transports), informe provisional, nov. 1995, 336 pp.

9. François Tomas, "De la cité spécifique au grand ensemble", en *Marginalité sociale, marginalité spatiale*, CNRS, París, 1986, pp. 64-74.

la urbanización de la sociedad, no por ello se ha asociado menos esta transformación con un principio de reestructuración de los barrios antiguos, tanto en el centro-ciudad como en la zona de transición. Pese a ciertas reticencias y hasta oposiciones abiertas, el principio que habría de imponerse gradualmente a lo largo de los años cincuenta era el mismo que había preconizado Le Corbusier desde 1925 en el célebre "Plan Vecino", en el cual se proponía arrasar los barrios antiguos de París, respetando únicamente algunos monumentos históricos, para sustituirlos con baterías de torres en medio de espacios verdes. Es cierto que la ley Malraux del 4 de agosto de 1962 ordenaba que, en casos excepcionales, se englobaran barrios y hasta ciudades enteras en un sector salvaguardado;¹⁰ pero, ¿no implicaba esto, al menos de forma implícita, que el resto de los barrios y construcciones no merecían protegerse y debían servir, por lo tanto, como reserva potencial para nuevas construcciones?

Sea como fuere, una ley conocida como de renovación urbana, erogada en 1958, vino a favorecer las condiciones de expropiación de ocupantes y de demolición de inmuebles antiguos para renovar completamente la estructura urbana. Se llegó al punto de crear, para los barrios deteriorados cuya destrucción resultaba más difícil de lo esperado, una ley específica (ley Vivien del 10 de julio de 1970), denominada de reabsorción de entornos insalubres. Esta ley pretendía, a través de sus decretos de aplicación, definir y cuantificar objetivamente la insalubridad, lo cual sirvió para disminuir el costo de las

expropiaciones, a la vez que aportaba una contribución del Estado a los municipios que desearan suprimir los "lunares" más visibles de sus territorios.

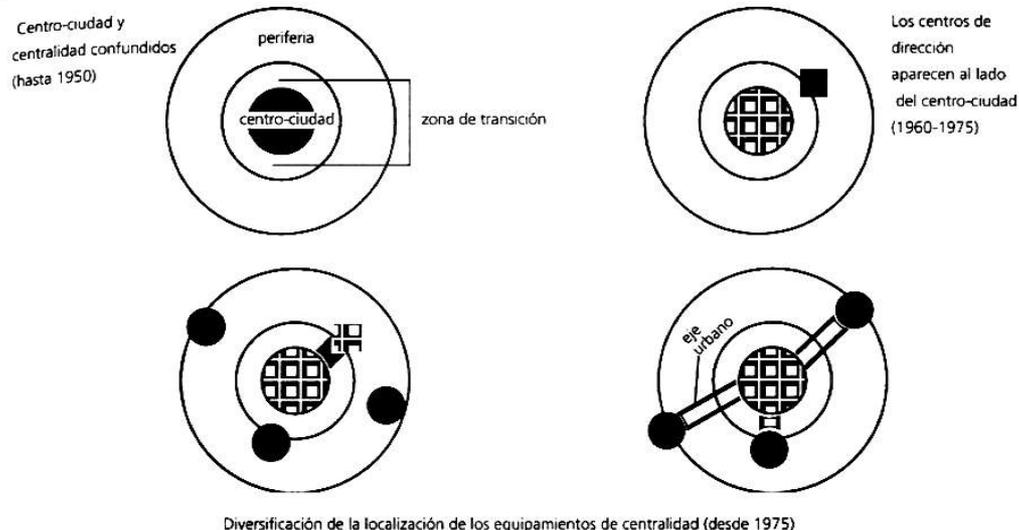
Ciertamente, los trabajos de restauración en los sectores salvaguardados, al igual que la reabsorción o la renovación, ejercieron efectos muy diferentes sobre los paisajes urbanos. En el primer caso, se trataba de preservar un paisaje histórico, mientras que en los otros casos, el urbanismo funcionalista y la arquitectura moderna habrían de encontrar, como en los grandes conjuntos de la periferia, un terreno de elección (la opinión pública englobó la renovación y la reabsorción bajo el término común de "renovación bulldozer"). Por otra parte, mientras el sector salvaguardado ocupa frecuentemente y casi por antonomasia el corazón mismo de la ciudad — el centro histórico—, es sobre todo en el pericentro o en las zonas de transición —que corresponden a menudo a los suburbios del siglo XIX, es decir, las áreas donde no se asigna un gran valor a la herencia urbana— donde pudieron desarrollarse las operaciones de renovación y de reabsorción del entorno insalubre (véase Figura 1).

Empero, en todos los casos se generaron profundos trastornos sociales debido al alza tanto del capital inmobiliario como de las rentas y de la expropiación de las viviendas pobres. El avance de la restauración y la renovación fue posible gracias al traslado de una parte de las familias de bajos ingresos a los barrios degradados que subsistían principalmente en las periferias, ya fueran éstas ciudades transitorias y de otros tipos o, en medida cada vez mayor a partir de los últimos años de la década de 1960, a los grandes conjuntos habitacionales que las clases medias comenzaban a abandonar.

Estos decenios de crecimiento económico y de modernización de la sociedad francesa, de esta sociedad a la que se dio en llamar de consumo, fue-

10. Al momento de crear esta ley, los poderes públicos pensaban que debería aplicarse al menos a 400 ciudades. En realidad, su aplicación resultó más difícil de lo previsto, razón por la que solo se puso en vigor en un centenar de casos.

Figura 1. Centro-ciudad y centralidad



ron también los decenios de la "crisis urbana".¹¹ Ello se tradujo, para las familias de las clases populares, en el triple problema que les planteó la evolución de la ciudad: el del desalojo cuando se vivía en barrios en vías de restauración o de renovación-reabsorción de entornos insalubres; el de la degradación de la calidad de vida cuando se habitaba un barrio antiguo en el cual propietarios y poderes públicos habían dejado de invertir ante la proximidad de las demoliciones; y el de la insuficiencia de equipamientos y servicios cuando se trataba de grandes complejos de la periferia. Aun cuando fuera de manera implícita, todo transcurría en este último caso como si la ciudadanía hubiese comprendido que las zonas de habitación popular no solo habían dejado de constituir un habitat urbano, sino que no lograrían evolucionar en el futuro.

Lo anterior dio origen, tanto en Francia como en otros países de Europa y América en ese mismo

periodo, a un poderoso movimiento de impugnación urbano-popular cuya reivindicación esencial podría resumirse en el "derecho a la ciudad".¹² En realidad, esta reivindicación adoptó diversas formas, ya se tratara de oponerse a la expropiación o de obtener medios de transporte y equipamiento; pero en todos los casos se denunciaba un urbanismo que, bajo la máscara de la racionalidad y del interés general, favorecía de hecho, con el apoyo de los poderes públicos, a los intereses de ciertos actores urbanos —propietarios, banqueros y promotores— en detrimento de las familias de los entornos populares. Así, a este movimiento de impugnación

11. Tal "crisis urbana" fue objeto de un agudo análisis por parte de Henri Lefebvre y los sociólogos marxistas de la llamada escuela de sociología urbana de París.

12. Por lo demás, el derecho a la ciudad es el título de una obra de Henri Lefebvre publicado por Anthropos, París, en 1968.

se incorporarían más tarde personas que, sin compartir por fuerza las mismas preocupaciones sociales, sentíanse indignadas por la destrucción de la ciudad tradicional, para ellos la única capaz de ofrecer a todos los habitantes una identidad y un medio para la convivencia. Es evidente, como lo demuestra la Declaración de Bruselas,¹³ que estas dos preocupaciones resultan no solo compatibles, sino también capaces de motivar a las personas y aun a los grupos sociales.

En el caso de Francia, dicho movimiento urbano-popular habría de revitalizar, a lo largo de los años setenta, a los partidos políticos de izquierda, en particular al partido socialista, así como asegurar su victoria en las elecciones municipales de 1977, las primeras en asignar un lugar esencial, durante la campaña electoral, a la política urbana. Una vez en el poder, estas nuevas mayorías de izquierda pudieron cambiar con más facilidad una política urbana que, de algunos años a la fecha, había estado bloqueada, lo cual explica que, luego de un periodo suplementario de reflexión y adaptación, las municipalidades de derecha que lograron conservar el poder hubieran modificado también sus políticas urbanas.

II. Una nueva cultura del ordenamiento urbano, desde la mitad de los años setenta¹⁴

De hecho, con la crisis económica que había desorganizado por completo el mercado inmobiliario

desde 1974, los principales grupos bancarios comenzaron a desentenderse del urbanismo, mientras que el gobierno intentaba desesperadamente adaptarse a la nueva situación revelada por el censo de 1975, es decir, la magnitud de la desafectación de numerosos barrios centrales.¹⁵ Las cosas tomaron un sesgo decisivo cuando, a partir de 1973, el Ministerio de Equipamientos suspendió, mediante una simple circular, operaciones que comprendían más de 2,000 viviendas, y luego, después de cambiar su nombre a Ministerio del Medio Ambiente y de la Calidad de Vida, renovó completamente (en el periodo 1976-1977) las prioridades y los procedimientos del control urbano. Así, ya fuese por voluntad de construir una ciudad más humana y hospitalaria o por necesidad de adaptarse a una situación de crisis económica, se dio lugar a una especie de consenso que indujo a todas las ciudades francesas a cambiar sus políticas de urbanismo y, por ende, la naturaleza de sus intervenciones tanto en el centro-ciudad como en los espacios periféricos.

Esto terminaría por traducirse en: a) el abandono de la asignación sistemática de zonas y la revalorización de barrios que combinan funciones y clases sociales; b) el redescubrimiento de las virtudes de la calle, de la manzana, del jardín público (en contraposición al espacio verde del funcionalismo); y c) el renacimiento de los transportes públicos, acompañado de un retorno al concepto polifuncional de los servicios públicos, etcétera.

13. J. Barey, *Propos sur la reconstruction de la ville européenne: la déclaration de Bruxelles*, Archives d'Architecture Moderne, Bruselas, 1980.

Algunos posmodernos consideran esta Declaración como una anticarta de Atenas.

14. Esta segunda parte retoma en lo esencial un análisis presentado en 1989. Cf. J. Bonnet y F. Tomas, "Centre et Périphérie. Eléments d'une

problématique urbaine", en *Revue de Géographie de Lyon*, vol. 64, No. 1, 1989.

15. Cf., por ejemplo, P. Bruyelle, "A propos d'une théorie sur le développement urbain: remarques sur la croissance urbaine française 1968-1975", en *Recherches de géographie urbaine. Hommage au professeur J.A. Sparck*, 1982, pp. 29-42.

En general, cabe afirmar que la prioridad correspondió a la conservación y gestión de la ciudad tal como ésta existe, y no a la promoción y lanzamiento de grandes operaciones periféricas (el número de ZAC alcanzó su apogeo en 1973, para luego disminuir sensiblemente) que, por lo demás, la crisis económica no permitiría justificar. Cuando en 1978 todos estos temas se abordaron de manera explícita en la Declaración de Bruselas, se encontraban de hecho en proceso de aplicación en la mayor parte de ciudades no solo de Francia sino de Europa occidental.

En una primera etapa (que coincidió con el fin de los años setenta), esta nueva política pudo desarrollarse no solamente por la voluntad de las municipalidades y del "movimiento urbano-popular", sino también porque el mercado inmobiliario se había recuperado y el gobierno propuso nuevos procedimientos y métodos de financiamiento —las llamadas Operaciones Programadas de Mejoramiento del Habitat (CPAH, por sus siglas en francés)— para los barrios antiguos que, al ser excluidos del procedimiento de los sectores salvaguardados, no presentaban, para los ejecutores de las políticas de renovación, ningún interés urbanista. Con la intervención suplementaria del Fondo de Ordenamiento Urbano (FAU, por sus siglas en francés), se creó y se desarrolló con un éxito notable (más de 600 proyectos entre 1977 y 1980, mientras que los sectores salvaguardados de la ley Malraux no habían abarcado hasta entonces más de sesenta ciudades) el nuevo concepto de "rehabilitación" como alternativa a la "restauración" y "renovación bulldozer" que habían prevalecido hasta entonces: 1) las operaciones Habitat y Vida Social (HVS, por sus siglas en francés) para los grandes conjuntos habitacionales de interés social en vías de degradación acelerada. Aun en este caso, se trataba de tareas de rehabili-

tación, sin importar que la mayor parte de inmuebles hubieran sido construidos 30 y hasta 20 años antes; y 2) la extensión del derecho de compra preferencial para las colectividades públicas, la separación *de facto* del derecho de propiedad de una parcela fincable y el derecho de construir sobre esa misma parcela (ley Galley del 31 de diciembre de 1975).

Añádase a lo anterior la instauración, en las grandes ciudades, de un desembolso-transporte (vr por sus siglas en francés, o mecanismo que permitía financiar los proyectos de transformación de los transportes urbanos), el cual debería aplicarse a partir de 1983 mediante la sustitución progresiva de los "planes de circulación" que sometían a la ciudad a las exigencias de la circulación de automotores, por los "planes de desplazamiento urbano"¹⁶ (P.D.U.), y se verá que no fue obra del azar que se creara entonces el concepto de "proyecto urbano" para describir un nuevo enfoque del ordenamiento urbano, e incluso para reemplazar el concepto de urbanismo que algunos habían comenzado ya a rechazar.¹⁷

La creación de este concepto se debe a arquitectos, administradores y dirigentes políticos, quienes, para distinguirlo del urbanismo funcionalista con pretensiones de ciencia, lo presentaban en primer lugar como la expresión de una voluntad política. Sus principales características pueden resumirse como sigue: a) su escala es la del espacio vivido por

16. Consúltese el número especial de *Métropolis* consagrado a los P.D.U., no. 68-69, 1985

17. En algunas escuelas de arquitectura de París, se llegó al punto de presentar al urbanismo como el peor enemigo de la ciudad. En este caso, la expresión urbanismo se tomaba en su sentido original de "doctrina" o "ciencia" del control urbano, en tanto que, en la actualidad, dicho término no evoca para la mayoría de autores más que una "política", una "técnica" y hasta una «corriente artística» [...].

los habitantes de la ciudad, es decir la manzana o el barrio, asignando una importancia especial al ordenamiento de los espacios públicos; b) toma en consideración la historia de la ciudad con sus tradiciones y su cultura, y se quiere una continuidad que reivindica, en algunos casos, el derecho a la innovación, expresando su repudio por el *pastiche* que fascina a un buen número de posmodernos.¹⁸

Tenemos un buen ejemplo de este nuevo enfoque con la transformación entre 1979 y 1982 (sobre un proyecto de Christian Devillers) de un conjunto social periférico (la *ZUP* de Montreynaud a Saint-Etienne). Es un barrio mejor integrado al centro, más diversificado y que ofrece a sus habitantes el reivindicado "derecho a la ciudad". Aun cuando esta operación haya sido calificada como un éxito, y aun cuando se le haya presentado profusamente en las publicaciones especializadas de diversos países,¹⁹ es muy escasa la emulación que ha despertado. En efecto, mientras demostraba cómo se podía transformar un fragmento de gran conjunto en un verdadero barrio urbano, la mayor parte de operaciones de rehabilitación emprendidas en Francia a lo largo de los años ochenta se limitaron a realizar reestructuraciones espaciales menores, dirigiendo lo mejor de sus esfuerzos a la rehabilitación de inmuebles.²⁰

A partir de 1981, con la elección de François Mitterrand y tras los graves incidentes que cundieron en las periferias de algunas ciudades importantes durante el verano de ese año, este nuevo enfoque del ordenamiento urbano gozó de renovados bríos. Fue así que la Comisión Nacional para el Desarrollo Social de los Barrios, cuya presidencia fue encomendada al alcalde de Grenoble, Hubert Dubedout, se propuso buscar en los barrios deteriorados no solo los medios de una reestructuración de las edificaciones y los espacios (tal era ya el objetivo de las operaciones *HVS*), sino también el equilibrio social de los grupos que habitaran allí. Es cierto que, en medio de crisis económicas que parecen no tener fin, las ciudades ya no hacen frente a "crisis urbanas", como a fines de los años sesenta y principios de los setenta, sino a "crisis sociales". El desempleo que afectaba a 3.9% de la población activa en 1975 se había más que duplicado; empero, en los grandes complejos de viviendas sociales periféricas, dicho índice alcanzaba con frecuencia el 20%, superando incluso la tercera parte del total cuando se trataba de jóvenes de menos de 25 años.

En 1983, con un experiencia de 22 barrios, estas operaciones abarcarían en lo sucesivo más de cien barrios; pero fue sobre todo al nivel de las ciudades, con la intervención financiera de las regiones, que se generalizó una política de "proyecto de barrio". De hecho, el año 1983 marcó el inicio de una nueva etapa con la erogación de la Ley de Descentralización del Urbanismo (7 de enero de 1983), en aplicación de la llamada Ley de "derechos y libertades" del 2 de marzo de 1982, la cual instituyó el principio general de la descentralización estatal. Hasta entonces, pese a que, como he señalado, la política de control de las ciudades había sido brutalmente alterada, no por ello dejaron de crearse y

18. F. Tomas, "Projets urbaines et projet de ville", en *Annales de la Recherche Urbaine*, No. 68-69, 1995, pp. 134-143.

19. Entre los muchos artículos consagrados a esta operación, mencionaremos a Christian Devillers y Paul Chemetov, "La reconstruction d'une *ZUP* européenne", en *A.M.C.*, París, 1982, No. 2, pp. 49-58.

20. En un trabajo en desarrollo sobre los grandes conjuntos, aún inédito (solo la primera parte ha sido objeto de una ponencia, véase nota a pie de página 8), intenté demostrar que el inmenso éxito cuantitativo de la rehabilitación de los inmuebles *NUM* dentro de los grandes conjuntos se explica, so pretexto de aportar una solución a un problema socio-espacial, por la posibilidad que han percibido allí los organismos de vivienda social de solucionar su problema financiero.

proponerse a nivel gubernamental modelos y procedimientos, en particular para las ciudades cuyas subvenciones se habían visto afectadas.

En 1984 se consumó la descentralización del urbanismo (al igual que la parte esencial de su financiamiento), lo cual significaba que cada ciudad debería, en lo sucesivo, definir su propia política de ordenamiento de acuerdo con su dinámica económica, sus recursos, su reflexión y los objetivos que se plantease. Con respecto al gobierno (que los franceses, merced a un hábito inveterado, suelen asimilar al Estado), aun cuando conservó algunas prerrogativas como la preservación de emplazamientos y paisajes o el equilibrio social, su tarea fundamental consistió en establecer las reglas generales y ofrecer, según propia expresión, una "caja de herramientas" para llevar a cabo los proyectos de ordenamiento en las mejores condiciones posibles, tal era el propósito de la Ley del 18 de julio de 1985.

En este nuevo contexto, numerosas ciudades entre las más importantes intentaron distinguirse de las demás o, por lo menos, llevar a efecto políticas urbanas propias. Simplemente por mencionar algunos ejemplos contradictorios, recordemos los criterios de selección del tipo de habitat que se emplearon en Montpellier o Saint-Etienne. En el primer caso, se asignó prioridad absoluta en la zona central al inmueble colectivo, no solo por el elevado valor del terreno, sino porque tratábase del único entorno capaz de reforzar una urbanidad tendiente a elevarse de una pequeña capital regional francesa a una metrópoli europea. Análoga preocupación encontramos en otras grandes ciudades francesas, aunque, en el caso de Lyon por ejemplo, los habitantes intervinieron para que las plazas conservaran una función sociocolectiva estricta en los espacios centrales.

En el caso de Saint-Etienne, la municipalidad de izquierda adoptó una prioridad semejante, si bien el cambio de mayorías en 1983 se tradujo de inmediato en la adopción de nuevas orientaciones. Con la esperanza de frenar la emigración de habitantes (205,000 en 1982 contra 222,000 en 1975), se modificó el POS a fin de permitir la multiplicación de fraccionamientos de casas individuales en el interior mismo de los límites del centro municipal.

Por otra parte, en el dominio de las actividades, fue en el conjunto de las ramificaciones —incluidas las de menor valor— que la municipalidad de Saint-Etienne se dio a la tarea de buscar, mediante una intervención abiertamente voluntarista, unidades dispuestas a instalarse en su territorio, sin perjuicio de llevar a cabo, para tal efecto, una transferencia de municipios periféricos al municipio central.²¹ Esto significa que, al contrario de Montpellier, que intentaba sobre todo reforzar su carácter central, Saint-Etienne se colocó en situación de concurrencia directa con respecto a los municipios de su periferia. Ello no impidió que, tanto en una como en otra ciudad, las nuevas condiciones de la descentralización administrativa hicieran que hoy, debido en gran parte a la selección del centro-ciudad (que en la mayoría de casos dispone de los medios financieros más cuantiosos) queden aún por determinarse los límites de los otros municipios, con decisiones que a veces contradicen flagrantemente el propósito original.

Otro aspecto significativo es que, ya fuera por efecto de imitación o porque se reforzaran e incluso se generaran nuevas redes nacionales entre las

21. F. Tomas, C. Cretien, "A propos d'un retour de l'usine dans la ville", en *Bulletin de l'Association Géographique Française*, 1987, No. 4, pp. 317-325

ciudades (ciudades de suburbios, ciudades medias), sin olvidar el papel determinante de consejero que desempeñó, directamente o a través de sus diversas filiales, la Caja de Depósitos y Consignaciones, o ya fuera en fin —y quizá particularmente— por las nuevas condiciones de implantación de capitales privados, que fueran siempre los mismos temas los que se abordaran y debatieran en la mayor parte de las ciudades. Aquí, nos limitaremos a reseñar cuatro de esos temas debido a que, desde nuestra perspectiva, modifican sensiblemente la evolución actual de los espacios urbanos, sean éstos centrales o periféricos.

La difusión del "derecho a la ciudad"

Se trata sobre todo de responder a la reivindicación del "derecho a la ciudad" expresada por los habitantes de las periferias. En este sentido, resulta significativo el éxito prodigioso de que gozó el movimiento "Banlieues 89", promovido en 1982 por los arquitectos Roland Castro y Michel Cantal Dupart, con el respaldo del Presidente de la República. En efecto, se formularon centenares de propuestas para infundir a las espacios periféricos una calidad de vida urbana, aprovechando al mismo tiempo la ocasión para prestar al concepto de proyecto urbano una verdadera generalización. Sin embargo, lo que a primera vista parecía de importancia secundaria produjo en su aplicación una evolución que modificó sensiblemente la naturaleza del proyecto urbano.

Como en una especie de prolongación del movimiento urbano-popular, los primeros proyectos insistían, sobre todo, en el "derecho a la ciudad"

en los conjuntos habitacionales populares, así como en la necesidad de satisfacer las necesidades sociales de los menos afortunados. Empero, no tardaron en intervenir los conceptos de imagen y de identidad cultural que, aunque no del todo ausentes en los primeros proyectos, no habían recibido la atención que ahora se les dispensaba. Desde entonces, al asignar prioridad a la personalidad de un lugar a fin de que ésta no se disolviese en un espacio anónimo, y al propiciar la identificación de los habitantes con su lugar de residencia, se zanjó el terreno para la teoría de los lugares mágicos formulada para "el gran París" por Roland Castro.

Si comparamos esta reflexión con la utopía de Ildelfonso Cerdá, quien, al concebir el Ensanche de Barcelona, esperaba difundir en cada rincón de la ciudad una porción de la centralidad urbana, se comprenderá porqué la teoría de Castro ejerció tal influjo sobre los actores urbanos, para quienes la eficacia y hasta la rentabilidad de su participación se confundía con la valoración cultural del habitat particular en el que se inscribe esa teoría. Por tal razón, la petición de los urbanistas lioneses a Michel Cantal Dupart para que éste identificara "los lugares sensibles y mágicos" en medio de los conjuntos urbanos no obedeció a una exigencia de la moda. Al contrario, tratóse de una investigación en el conjunto de un espacio urbano con posibilidades paisajísticas: en el contexto actual, la calidad percibida y reconocida de una imagen constituye un dato fundamental del devenir de un lugar. Un fenómeno igualmente nuevo, al menos para los encargados del ordenamiento urbano, era que este lugar puede individualizarse tanto en la periferia (el "paisaje-parque" de la zona oeste de Lyon) como en la zona de transición (Gerland, alrededor del Mercado Tony Garnier), y no solo en una zona central más o menos extendida.²²

22. Cf. «Paysage et image de l'agglomération. Contribution aux études paysagères de "Lyon 2010", Agence d'urbanisme, octubre de 1988, sin paginación.

Es a partir de lo anterior que se comienza a renovar el concepto mismo de lo que debe representar una ciudad. Para quienes se inscriben de forma más o menos explícita en la antigua tradición de las ciudades del mundo occidental, un trozo de periferia urbana no es urbana hasta que cuenta con un centro-ciudad reconocido como tal por sus habitantes. Desde la década de 1930, fue este criterio lo que presidió la construcción de los célebres rascacielos de Villeurbanne, en las afueras de Lyon. Siguiendo la misma lógica, esto explica que la municipalidad de Echirolles, al sur de Grenoble, planee en la actualidad la construcción de un centro-ciudad con una forma arquitectónica diferente pero con los mismos elementos: densidad, mezcla de funciones y urbanidad de los espacios públicos.²³

Se trata de una opción diferente que han adoptado los dirigentes políticos de 34 municipios suburbanos del sudeste de Toulouse. La comunidad de ciudades (SICOVAL)²⁴ que congrega a los municipios, tiende a preservar su trama de ciudades separadas por tierras de cultivo y bosques, así como a dividir las actividades, aun cuando éstas sean tecnopolitanas. Ciertamente, un centro de servicios se construye a lo largo de un eje dominado por el palacio del congreso, pero no se permite construir ni que se use allí ningún inmueble como vivienda. En los márgenes de Toulouse, el SICOVAL ofrece a los habitantes con ingresos considerablemente superiores a los del resto de la población²⁵ otro modelo de ciudad, brillante y variada, moderna y ecológi-

ca, todo ello enraizado en la tradición rural de Lauragais.

La rehabilitación de los "baldíos industriales"

En medio de una crisis económica transmutada en la forma de una crisis industrial, millares de hectáreas de terrenos y construcciones quedaron abandonadas, especialmente en la zona de transición de las ciudades industrializadas antes de que mediara el presente siglo.²⁶ Así, en numerosos casos son las municipalidades las que son intervenidas en primer lugar con el fin de mantener en sus territorios empresas generadoras de empleos, para luego convertir los terrenos y construcciones abandonados en oportunidades para renovar completamente la distribución de los espacios valorados.

Desde la década de 1960, la transformación por un financiero de los edificios de la antigua chocolatería Ghirardelli, en San Francisco, en un centro comercial y de esparcimiento, había ilustrado la importancia que podría entrañar el reciclaje de una arquitectura original. Así, la puesta en marcha de esta primera operación habría de requerir otras inversiones para rehabilitar, no lejos de la antigua empacadora Del Monte y del Pier 39, un muelle inhabilitado. En suma, se procedió a la renovación del conjunto de Fisherman's Wharf y, cuando todo parecía indicar, a fines de los años cincuenta, que este conjunto estaba condenado a la marginalización por encontrarse junto a una vía férrea, fue esta última la que finalmente quedó abandonada. Por otra parte, no es posible percibir simplemente en el

23. Este proyecto urbano se desarrolla a partir de un eje de tranvía caído en desuso.

24. En realidad, SICOVAL significa Syndicat intercommunal du Val de l'Hers. Bajo esta forma se organizó un primer grupo de ocho municipios, mientras que la comunidad de ciudades no se constituyó sino hasta 1996.

25. *Atlas des villes*, Reclus, Montpellier, 1995.

26. Según el Informe sobre los grandes baldíos industriales de J.P. Lacaze, publicado en 1986 por la Documentation Française, 20,000 hectáreas, de las cuales 10,000 se encuentran en el norte del país y 2,500 en la región de la Lorena.

Fisherman's Wharf, convertido en uno de los principales sitios de atracción comercial y turística de San Francisco, un acierto de las operaciones financieras: "Interviene aquí una cuestión de imagen, en el sentido en que esta imagen se refiere a una identidad fuerte, manifestada en las empresas urbanas que la ciudad temía perder en una renovación *bulldozer*, como si, al imaginar la destrucción de sus formas rehabilitables, temiera perder un poco de su existencia".²⁷

Con ocasión de un coloquio,²⁸ el Ministerio de Cultura intentó abordar el tema de un enfoque patrimonial que no había sido considerado en su seno sino hasta empezar la década de 1980. Confirmación un tanto tardía, pero en todo caso significativa, de un movimiento emprendido por asociaciones de habitantes y al cual no tardaron en adherirse financieros, quienes habían comprendido que, contrariamente a uno de los principios fundamentales del urbanismo funcionalista que prevaleció hasta mediar la década de 1970, a veces es la forma lo que determina la función.

Aunque, en este sentido, las edificaciones de la chocolatería Ghirardelli han servido como precedente, existe en la actualidad cierta tendencia banalizante del ordenamiento urbano a proponer la rehabilitación de edificios abandonados de fuerte personalidad arquitectónica para acoger conjuntos

terciarios que se encuentren a la altura de su imagen. Tal es el caso del Mercado Tony Garnier (Lyon), en el cual se planea instalar una plataforma europea de comunicaciones, por solo mencionar uno entre cien ejemplos posibles.

Desde entonces, el baldío industrial puede convertirse en la ocasión de radicales cambios en el valor del terreno, contribuyendo así a una especie de difusión de un espacio particularmente descuidado antes de la mitad de los años setenta, es decir, la zona de transición y los lugares de renovación.

De los tecnopolos a las tecnópolis

Pero es realmente a partir del éxito fulgurante que tuvieron los tecnopolos desde que empezaron los años ochenta como podrá comprenderse mejor el papel que, desde entonces, desempeña la imagen en el devenir de la ciudad y sus espacios. Sabemos que, de acuerdo con un modelo desarrollado en Estados Unidos desde la década de 1950, se trata de conjuntar en un mismo espacio una sinergia entre laboratorios (generalmente públicos) y empresas industriales. A lo largo de los años setenta, este ejemplo había servido para desarrollar en Francia las dos experiencias de Sophia Antipolis y de la ZIRST de Meylan, en los suburbios de Grenoble. Pero fue sobre todo a partir de los años ochenta que este modelo experimentó una expansión acelerada, sumando hasta hoy cincuenta proyectos, de los cuales funcionan cuarenta.

Uno de los casos que nos parecen más ilustrativos es el de Montpellier, donde se han construido cinco tecnopolos: Euromédecine, polo biomédico y farmacéutico; Agropole, polo agroalimentario; Comunicatique, polo de informática, robótica, monética e inteligencia artificial; Antenna, polo de los nuevos medios de comunicación; y Héliopole, polo

27. J.N. Blanc, "A propos du cas de Ghirardelli à San Francisco", nota incorporada a un informe de investigaciones sobre baldíos industriales. Véase J.N. Blanc, G. Gay, G. Larmarand, E. Thomas, F. Tomas, *Traitement socio-économique de la friche industrielle*, Programme Pluriannuel de Recherches en Sciences Humaines de la région Rhône-Alpes, 1990, pp. 169-201.

28. Ministère de la Culture et de la communication, *Les inventaires du patrimoine industriel*, (Actas del coloquio de marzo de 1986). Paris, 1987, 213 pp.

de turismo. Significativo, porque la individualización de estos cinco tecnopolos permitió que Montpellier, siguiendo el ejemplo de ciudades como Grenoble, Lyon o Toulouse, pudiese presentarse globalmente como un nuevo tecnopolo y hasta un europolo (ciudad de la inteligencia), así como distinguirse del amasijo de ciudades que, como Saint-Etienne, no pudieron construir más que un solo parque tecnológico.

Significativo porque estos tecnopolos, los cuales debían consolidar la reputación de que busca hacerse Montpellier como ciudad "superdotada", se sitúan en su mayor parte en los márgenes de los límites municipales, es decir, en las porciones poblacionales que cabría considerar como zona de transición e incluso periféricas. Significativo, en fin, porque en ninguna otra ciudad había sido tan grande la distancia entre la naturaleza de los discursos y la realidad que presentan las estadísticas. En efecto, si en términos relativos Montpellier detentaba el récord de terciarización de actividades entre las grandes ciudades francesas (61% de empleos terciarios sobre el total de empleos catalogados en 1983), la cantidad de empleos terciarios de alto nivel en esa ciudad sigue presentando la misma proporción que Clermont Ferrand, Tours o Saint-Etienne, y cuatro veces menos que Lille, cinco veces menos que Lyon y setenta veces menos que París.²⁹

Tales desproporciones no deben sorprender, pues revelan antes que nada el papel que desempeña la imagen en la coyuntura social actual, junto con ingenieros y arquitectos, son éstos los especialistas del *marketing* urbano a quienes más frecuentemente obedecen los tomadores de decisiones. Así, en las ciudades que no pueden someterse ya al modelo globalizador de los años sesenta, les queda la calidad de una imagen, hecho significativo para el

inversionista privado, al cual se le reconoce desde hace dos décadas un papel de actor urbano esencial. En algunas ciudades, esta preferencia se lleva al extremo de emplear a un cartógrafo que se encargue de señalar los espacios más redituables para la inversión de capitales. La investigación realizada en Lyon para el Plan Urbano sobre "Mutaciones de servicios y dinámicas urbanas", demuestra que diversos lugares situados ora en las periferias de Bron o Ecully-Dardilly, ora en las zonas de transición de Gerland, Vaise o Tonkin, atravesaban por una dinámica más intensa que el centro-ciudad tradicional (la *quasi* manzana) o el centro de dirección instalado en los años sesenta (la Part-Dieu). Que en Ecully, como en tantas otras ciudades francesas, la expresión tecnopolo no tenga otra acepción que la de un semillero de empresas relacionadas con una importante institución educativa, no es, en definitiva, lo más importante. Lo que importa aquí es que la valoración de la imagen confiere atractivo al parque de actividades y que, más allá de la instalación de una industria, lo que se garantiza es la notoriedad de un lugar.

Es verdad que la actitud de los industriales también ha cambiado sensiblemente, y que aquellos que se instalaron en las zi (zonas industriales) de los años 1960-1970 asimilan éstas "a los grandes complejos de viviendas sociales, evocando sin ton ni son su monotonía, su banalidad estética y su carencia de animación".³⁰ Esto nos indica hasta qué punto la percepción del paisaje en el que se inserta una

29. Cf. J. Bonnet en *Mutations des services et dynamiques urbaines*, investigación colectiva para el Plan urbano, Informe de enero, 1987, p. 57.

30. F. Tomas, C. Cretin, "A propos d'un retour de l'usine dans la ville", en *Bulletin de l'Association Géographique Française*, 1987, No. 4, p. 319.

empresa resulta hoy determinante; ello nos permite asimismo comprender uno de los aspectos que juega dentro del concepto de tecnopolis.

El alineamiento de las actividades terciarias en los ejes urbanos

Hasta donde sé, fue a principios de la década de 1980, con ocasión de la creación del "Plan General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal", que los urbanistas forjaron por primera vez un concepto de "corredor urbano",³¹ en el que se preconizaba la relación entre el desarrollo de una red de transporte colectivo eficaz y el alineamiento sobre decenas de kilómetros (se mencionaban más de 200 kilómetros en la versión de 1986 de este mismo plan) de los principales equipamientos terciarios. Con esto, los urbanistas no hacían sino incorporar y confirmar una evolución espontánea de los inversionistas, en particular los de carácter privado, que a lo largo de los años setenta habían jalado algunas de las vías que atravesaban los barrios elegantes de las zonas poniente y sudponiente (en particular el Paseo de la Reforma hasta el Periférico y la Avenida de los Insurgentes hasta el extenso campus de la UNAM), construyendo edificios de oficinas, hoteles, centros comerciales y culturales (véase Figura 2). En cuanto a los poderes públicos, después de fracasar en sus tentativas por crear un *central business district* al estilo estadounidense,³² se dieron a la tarea de seguir empíricamente el movimiento proyectando a lo largo de ciertos ejes —los cuales llegaban a veces hasta la periferia—, creando equi-

Figura 2. Los "corredores" terciarios de la ciudad de México



pamientos administrativos, científicos o culturales antes de presentar dicho movimiento como una elección debidamente analizada y meditada.

El antiguo centro histórico, situado en el marco de la traza de Cortés y despojado de la mayor parte de sus funciones iniciales, pudo conservar, al lado de una función comercial de lujo (la bisutería y la confección, por ejemplo), la sede del poder político y religioso. Considerado siempre como el símbolo monumentalizado del país (tanto más después del descubrimiento de los cimientos del templo mayor), su inmensa plaza central, el Zócalo, había quedado exenta de toda intervención, como para mejor acoger a las manifestaciones populares.

En Los Angeles, antaño presentada como la ciudad resplandeciente por excelencia, yuxtaposición de suburbios, reino de la casa individual y del jardín, es de sorprender que, al cabo de una década, el desarrollo de las industrias de alta tecnología y la concentración internacional de las actividades industriales provocaran "una eclosión de rascacielos, torres y edificios altos", no solo en lo que podía

31. Departamento del Distrito Federal, *Plan General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, México*, 1982, 206 pp.

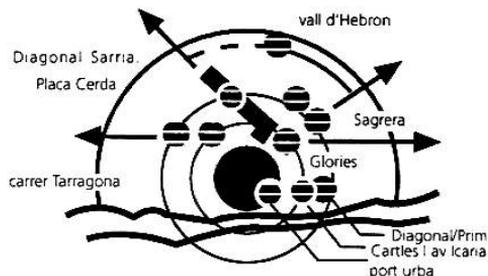
32. Cf. el número de la *Révue de Géographie de Lyon* consagrado a México en 1988, No. 1.

considerarse, a imagen de las ciudades de la costa este, como un nuevo *downtown*, sino también "en Westchester (cerca del aeropuerto internacional), en Century City, en Sherman Oaks, en Westwood y a todo lo largo del boulevard de Wilshire que va del centro-ciudad al mar"³³

Si en Europa se observa la misma evolución en grandes ciudades como París hacia el oeste, más allá incluso de la Défense, o en Barcelona (véase Figura 3) a lo largo de la Diagonal,³⁴ es posible percibir el mismo proceso evolutivo, aun antes de que se le implantara oficialmente, en ciudades menores como Lyon o Saint-Etienne. En el caso de esta última ciudad, podemos constatar que la presencia del eje de la Grand'Rue ha sido determinante. Pese a su contribución a la estructuración de la ciudad, con la realización de la traza entre 1792 y 1822, no han transcurrido más de veinte años desde que la Grand'Rue adquirió un nuevo significado, no solo con la llamada operación del Centro Dos sino con la implantación de todo el equipamiento terciario a lo largo de dicho eje. Por otra parte, los proyectos de reestructuración de Bellevue, del cuartel Grouchy en la Terrasse o de la Doa como prolongación de uno de los más bellos museos de arte contemporáneo en Europa debían, a pesar de la excepción dimensional que representa el complejo de Manufacture reacondicionado por la SACI, acortar los alcances de un corredor terciario al cual se le podía dejar transcurrir sobre más de seis kilómetros, del Centro Dos a la Doa (véase Figura 4).

En Lyon, la creación de un eje terciario, resultó en principio, como en Saint-Etienne, tan atractivo a los inversionistas, como las vías que unían el centro tradicional (la *quasi* manzana) con el centro de dirección, el cual había sido emplazado allí a partir de ciertas iniciativas tecnocráticas desde los años sesenta (la Part-Dieu). Sin embargo, luego de una

Figura 3: Aspectos de la "nueva centralidad" de Barcelona



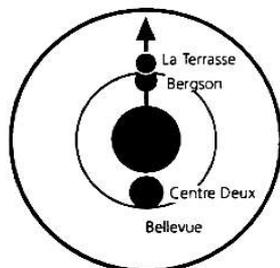
reflexión desarrollada desde la mitad de los años ochenta en favor de una revisión del esquema rector,³⁵ los urbanistas decidieron transformar, como en México, los alineamientos observados de equipos terciarios en objetivos. Empero, si el eje este-oeste prolongado más allá de la Part-Dieu, hasta la Porte des Alpes, corresponde adecuadamente al modelo de los "corredores" a lo largo de las plazas Gambetta y Albert Thomas o de las venidas Rockefeller y Franklin Roosevelt, no puede afirmarse lo mismo con respecto al "arco fluvial" perceptible en los planos pero constituido en realidad por una yuxtaposición de agregados sin vínculo alguno con avenidas, y donde cada uno de los elementos presenta una lógica propia: al norte, la Cité Internatio-

33. Cynthia Ghorra Gobin, "Los Angeles. Présence active des habitants", en *Annales de la Recherche Urbaine*, No 37, dic 87-feb.88, pp. 20-23.

34. Ajuntament de Barcelona, *Àrees de nova centralitat*, Barcelona, 1987, 71 pp.

35. SEPAL, *Lyon 2010. Un projet d'agglomération pour une métropole européenne*, Lyon, octobre 1988, 193 pp.

Figura 4: La "Gran Rue" de Saint-Etienne

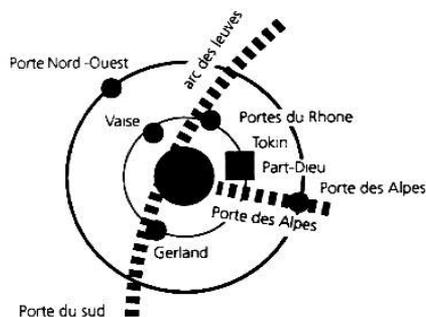


nale del muelle Achille Lignon, el tecnopolo de la Doa y la operación de Tonkin, cuyo reagrupamiento bajo el nombre de Portes de Rhône no bastó para lograr una verdadera unificación, y al sur, el nuevo barrio de Gerland, organizado desde entonces en torno al Mercado Tony Garnier, cerca del cual se instaló la Ecole Normale Supérieure. Tomando en consideración tanto lo existente como las posibilidades que ofrece este eje para estructurar más eficazmente el espacio, los urbanistas percibieron en dicho eje y en el arco fluvial la estructura "que constituye la trama de apoyo de la política de implantación de las nuevas funciones metropolitanas". En efecto, "el eje este-oeste es la orientación de equilibrio y de integración de los grandes equipamientos en el funcionamiento unitario de la ciudad y sus suburbios".³⁶ Bien entendido, el desarrollo

36. *Id.*, p. 39

37. J.P. Lévy, *Les politiques de l'espace central des villes*, C.I.E.U., Toulouse, 1985, 662 pp.; véase también "Reflexions sur l'évolution contemporaine des centres-villes", en *Bulletin de l'Association de Géographie Française*, Paris, 1987, no. 4, pp. 307-316

Figura 5: Las centralidades de Lyon



de la red de transportes colectivos, en particular el metro, debe presentar cierta cohesión a fin de asegurar el buen funcionamiento de esta trama (véase Figura 5).

En definitiva, a diferencia de lo que se produjo hace poco más de veinte años, cuando era en aplicación de un modelo que se concebían y llevaban a efecto operaciones como la Part-Dieu, tenemos que, en la actualidad, tras la crisis económica de principios de la década de 1970 y la redistribución internacional de capitales, lo que se intenta es incorporar a un nuevo modelo la estructuración del espacio bajo la dirección de inversionistas privados.

Conclusión

A partir del análisis de los ciclos de centralidad que propone J.P. Lévy,³⁷ señalaremos que el "tercer ciclo", caracterizado por la implantación voluntarista de los centros de dirección, fue interrumpido por la crisis económica de los primeros años de la década de 1970. Por ello, pese a ciertos signos de retorno al concepto de centro-ciudad tradicional,

el cual se confundía antaño con el de centralidad, el fenómeno más perceptible hoy es el de una profunda brecha en la esfera cultural; por lo demás, en lo relativo a la evolución de los grupos sociales o de las inversiones terciarias, las observaciones siguen siendo contradictorias, al punto que se considera improbable retornar a la situación anterior, es decir, al "segundo ciclo" razón por la cual preferimos hablar de fases cuando todo indique, como es el caso que nos ocupa, una evolución constantemente renovada.

Por otra parte, todo el interés actual de la comercialización urbana se reduce, con la importancia fundamental que se asigna a la imagen, a multiplicar en el conjunto espacial urbano lugares de marcada valoración cultural. En verdad, resulta tentador interpretar la difusión de los llamados equipamientos de centralidad como un indicador de la extensión espacial del centro-ciudad; pero basta con observar la disparatada evolución de los precios del terreno o de las viviendas de uno a otro barrio —y en París sabemos bien que son más altos en el distrito 16, en la zona periférica, que en los distri-

tos segundo o tercero, situados en la parte central— para constatar que la realidad es más compleja. En realidad, se procede como si el patrimonio por rehabilitar: eje urbano, tecnopolo y otros lugares mágicos, tuvieran como atractivo, para los ungidos modernos que son los urbanistas y los inversionistas potenciales, la posibilidad de ofrecer un abanico renovado y más diversificado de oportunidades de intervención.

Desde entonces, por lo que se refiere a las diferenciaciones del espacio urbano, la problemática centro-periferia parece completamente rebasada luego de la crisis de los años setenta. Para el periodo contemporáneo, punto de partida de una especie de cuarta fase, esta problemática presenta, por añadidura, el inconveniente de ocultar el hecho de que la exacerbación de las disparidades espaciales es más marcada aún de una a otra ciudad. En compensación, la mejor forma de entender la evolución de las ciudades radicaré en las acciones que emprendan los actores sociales y sus estrategias sobre espacios cada vez más diversificados.