

03 Problemas y retos de las actuales políticas urbanas en el contexto de las presentes tendencias hacia formas difusas de ciudad

Francisco Entrena Durán

RESUMEN La creciente expansión de las ciudades que está teniendo lugar en nuestro tiempo alarga sobremanera las áreas periurbanas. Como consecuencia se afianzan, cada vez con más fuerza, unos modelos de ciudad dispersa, cuyas fronteras de separación con respecto a los entornos rurales circundantes son cada vez más difusas. El progresivo abandono de la agricultura en las zonas periurbanas suele ir acompañado de un empeoramiento de la calidad ambiental de las mismas, debido a una serie de problemas de contaminación, exclusión social o congestión del tráfico. En este contexto, un reto clave es promulgar y aplicar políticas urbanísticas y/o de ordenación del territorio capaces de encarar adecuadamente los problemas mencionados. Sin embargo, debido a diferentes causas, incluso en la Unión Europea, donde ha habido significativos avances en este sentido, tales políticas están todavía lejos de satisfacer ese reto, porque no son formuladas y puestas en práctica de modo coordinado y de forma tal de posibilitar una real participación de los distintos actores socioeconómicos afectados por ellas.

SUMMARY The growing spread of the cities that is taking place nowadays is specially enlarging the periurban areas. As a result of it, we are seeing an increasing strengthening of some models of disperse city, whose borders with their rural surroundings are more and more diffuse. The gradual abandonment of agriculture in periurban areas is usually accompanied by a worsening of their environmental quality, what is due to a series of problems such as pollution, social exclusion or traffic jams. In this context, a key challenge is to launch and implementing urban and /or territorial planning policies which are able of suitably facing the just aforementioned problems. However, due to different reasons, even in the European Union, where we have witnessed more significant advances in this regard, such policies are still far from satisfying that challenge; above all, given the fact that they are not devised and put into practice in a coordinated way and by making possible the effective participation of those social actors involved in or concerned by them.

Descriptor áreas periurbanas | ciudad dispersa | calidad ambiental | políticas urbanísticas | ordenación del territorio

Describers periurban areas | disperse city | environmental quality | urban policies | territorial planning

Francisco Entrena Durán
Universidad de Granada
Departamento de Sociología
E-mail: fentrena@ugr.es

1. Introducción La urbanización es, en nuestros días, un fenómeno cada vez más globalizado que se da a escala planetaria, con ritmos y caminos desiguales y diferentes, pero que conducen a una misma realidad compleja y diversa: la conformación de una especie de ciudad planetaria o global. No obstante, los procesos de urbanización no se desarrollan de forma equilibrada y eficiente sobre todos los territorios en los que se producen, sino que tienden a concentrarse en determinados puntos de los mismos en detrimento de otros. En realidad, nunca ha existido el equilibrio urbano, nunca ha habido un reparto equitativo y equilibrado de la población por todo el territorio, pero es que tampoco nunca antes había existido tanto desequilibrio como en nuestros tiempos. La progresiva concentración de la población en las grandes aglomeraciones urbanas, el crecimiento acelerado y, las más de las veces, incontrolado de las ciudades millonarias o megaciudades son, pues, dos de los efectos espaciales del proceso y las tendencias de la urbanización actual.

En 1950, sólo 83 ciudades se incluían en la lista de ciudades con más de un millón de habitantes, la mayoría de ellas estaba localizada en países desarrollados. En 1995, eran ya 325 las ciudades que habían llegado al millón de habitantes, muchas de ellas se encontraban en los países en desarrollo, como la India y China. En los países más desarrollados, el crecimiento de las grandes megaciudades parece haberse detenido o avanza a ritmos muy lentos. Las razones de ello las podemos encontrar en sus dinámicas y estructuras demográficas, así como en la aparición de procesos de contraurbanización o urbanización difusa y extensiva que acrecientan la población de otros asentamientos de menor tamaño, ligados muchos de ellos a las áreas de influencia de las aglomeraciones urbanas. Estos ritmos de crecimiento menores se están presentando también en algunas megaciudades latinoamericanas, tales como México DF o Sao Paulo. Sin embargo, las megaciudades y las grandes aglomeraciones del continente africano y asiático siguen creciendo, aunque desde luego con menor intensidad que durante las últimas décadas. En tales continentes, las megaciudades pueden llegar a sobrepasar el 4% de crecimiento anual, como son los casos de Lagos, Dhaka, Bombay o Karachi.

Los ritmos de crecimiento desmesurados y altamente localizados en determinados lugares generan graves problemas ambientales, económicos, culturales y sociales en una serie de ciudades y economías, las cuales ya de por sí parten de condiciones muy precarias. Además, la polarización y la extrema concentración de la población urbana en ciertas áreas anulan cualquier posibilidad de conseguir un equilibrio socio-territorial para el desarrollo urbano y desestabilizan el sistema de asentamientos poblacionales.

2. Tendencias hacia la contraurbanización y el desarrollo de áreas periurbanas de urbanización dispersa

El vocablo contraurbanización fue introducido por Berry en 1976 y se refiere fundamentalmente a la tendencia de crecimiento demográfico observada en las áreas próximas a las ciudades norteamericanas más antiguas, con la consecuente disminución poblacional en los centros urbanos principales de esas ciudades (Arroyo, 2001: 2). Según Champion (1988: 16), dicho vocablo se usa para aludir a un cambio en los patrones de distribución de la población, de tal manera que, en contraposición a las anteriores tendencias de la población a concentrarse en los grandes centros urbanos, en nuestros días se produce precisamente la tendencia inversa y muchas áreas rurales se constituyen en las principales zonas de atracción de las migraciones poblacionales. Como consecuencia de ello, los recientes procesos de urbanización “están dando origen a periferias urbanas de un tipo muy distinto de aquellas que se han formado en Europa desde la Revolución Industrial hasta la década de 1960” (Dematteis, 1998: 17). Para hacer referencia a este fenómeno, algunos autores hablan de la “ciudad desconcentrada”, la cual “se caracteriza por la dispersión en el espacio de la población urbana, entendiéndose por tal la que no se encuentra funcionalmente vinculada a las actividades propias de las áreas rurales, es decir, la población que reside en las áreas rurales y que no se encuentra ocupada en las actividades agrarias” (Ferrás, 2000: 6).

Existen diferentes aproximaciones a estas formas de urbanización dispersa o de contraurbanización. Algunos consideran que ésta puede ser considerada como la continuación de la suburbanización, mientras que otros asumen como pertinente su tipificación, como un fenómeno totalmente nuevo (Arroyo, 2001: 4). Se podría decir, por lo tanto, que hay varios términos para denominar el mismo fenómeno y, muy probablemente, la confusión conceptual está asociada a la escala con la que se mira la realidad y al país en donde se genera la reflexión acerca de este hecho (Monclús, 1998: 8-9). En realidad, aunque en el fondo la contraurbanización o urbanización difusa es una consecuencia de la creciente dispersión espacial del crecimiento de los centros urbanos, este crecimiento ha sido asociado diferencialmente a conceptos o procesos como el de suburbanización (en la literatura anglosajona, española e italiana), rurbanización y periurbanización (literatura francesa y española). En cambio, en Norteamérica (y también en parte de Europa) se ha hablado preferentemente de contraurbanización (Dematteis, 1998: 17).

A medida que se han ido desarrollando estas tendencias hacia la contraurbanización, se ha ido desdibujando la separación formal entre la ciudad y el campo (si es que alguna vez existió esta separación), a la vez que las transformaciones económicas y tecnológicas inherentes a ello han provocado la

integración funcional y física del espacio hasta tal punto que las actividades económicas, junto con la forma de vida urbana, se han esparcido prácticamente por la totalidad de los territorios de muchos países. Como consecuencia, se está generando y extendiendo una serie de áreas periurbanas caracterizadas por formas de urbanización dispersa, en las que, a menudo, resulta altamente complicado distinguir entre el campo y la ciudad. Esto acaece en un contexto en el que las periferias citadinas o áreas periurbanas tienden a aumentar su extensión y, sobre todo, a tener unos límites cada vez más indefinidos con respecto a lo rural. En esta situación, en el documento de trabajo de la Comisión Europea EUROPA 2000, se establecen las cinco tipologías siguientes de espacios rurales:

1) *Espacios rurales situados junto a zonas muy urbanizadas*: se benefician de implantaciones residenciales, industriales o son destinatarios de unas demandas para actividades de ocio. Normalmente experimentan un crecimiento demográfico y un continuo desarrollo económico. En ellos, la agricultura está orientada a producciones intensivas, a veces de tipo industrial, que generan una importante carga contaminante.

2) *Espacios rurales de alto atractivo turístico*: ubicados en zonas de costa o de montaña, bien dotadas de infraestructuras de ocio y alojamiento. Ocasionalmente ocasionan una inmigración masiva de jóvenes de otras zonas y problemas de degradación del paisaje.

3) *Espacios rurales con actividades diversificadas*: aunque dependen de la agricultura, actividades complementarias como el turismo rural, la pequeña industria o la artesanía han estructurado y dinamizado su panorama económico.

4) *Espacios rurales con actividad predominantemente agrícola*: están menos diversificados que los anteriores y en ellos la agricultura desempeña un papel preponderante. Cabría distinguir dos subcategorías: aquellos con fuerte capacidad de producción y una productividad asociada a un sector eficaz de transformación y comercialización de productos agrícolas y otros con una agricultura más tradicional y con menor productividad. En estos últimos, el empleo agrícola es importante y a veces está caracterizado por una elevada mano de obra excedente.

5) *Espacios rurales de difícil acceso*: agrupan numerosos territorios de media y alta montaña. Su paisaje está dominado por el bosque o la actividad agraria. La mayor parte de estas zonas está en vías de despoblamiento agrícola y rural. El envejecimiento de la población se acrecienta por el éxodo de los jóvenes y a veces por el retorno de antiguos emigrados ya jubilados.

De los anteriores tipos de espacios rurales, el 1, el 2 y el 3 pueden ser considerados como espacios rurales periurbanizados o en proceso de periurbanización más o menos intensa. Así, estos espacios se manifiestan como unas zonas en transición entre la ciudad y el campo en las que, en consecuencia, se mezclan actividades urbanas y

agrícolas que compiten por el uso del mismo suelo. Esta circunstancia lleva a la mayoría de los autores que se ocupan de estudiar los espacios periurbanos a concebirlas como unos espacios plurifuncionales que están sometidos a grandes y rápidas transformaciones,¹ y cuyo dinamismo está, en gran medida, marcado desde la ciudad. Como consecuencia de esto, ya no puede considerarse válida (si es que en algún tiempo lo fue) la dicotomía campo/ciudad que tan extendida estuvo en el pasado. Por el contrario, frente a esa dicotomía tradicional, las actuales políticas encaminadas al desarrollo de los espacios rurales (sean periurbanos o no), de acuerdo con las directrices europeas de desarrollo territorial en las que se basan, apuntan como criterios orientadores la cooperación en redes de ciudades, el policentrismo (frente al modelo centro-periferia) y la colaboración y complementariedad urbano-rural (Crecente, Miranda, Cancela y Marey, 2001). Todo ello asentado en la presuposición de que el desarrollo de las áreas periurbanas se verá fuertemente influenciado por la existencia de una red de ciudades o cabeceras comarcales, aglutinadoras de servicios y de equipamientos para la población de su área de influencia; es decir, por el grado de vinculación o de integración socioeconómica y de relaciones funcionales de esas áreas con las poblaciones y los centros urbanos del entorno espacial del que forman parte.

En este contexto, los espacios rurales tienden a dejar de ser sitios destinados básicamente a la producción agraria; a la vez tiene lugar una progresiva urbanización de tales espacios, los cuales cobran un papel creciente como ámbitos adecuados para que los habitantes de las ciudades puedan satisfacer sus necesidades de ocio, de descanso o de esa calidad de vida y relación armónica con la naturaleza que desde las congestionadas y agitadas urbes muchos asocian a la forma de vida rural. Se explica, de este modo, que la preocupación por las cuestiones ambientales y por el uso duradero y sostenible de los recursos naturales constituya en los países avanzados uno de los temas de mayor debate y estudio. En tales países, la ordenación del territorio, entendida como política (económica, social, cultural y ambiental), práctica administrativa y disciplina científica, es una expresión frecuentemente utilizada. Particularmente, en lo que respecta a los países avanzados de nuestro entorno más inmediato, el carácter democrático, global, funcional y prospectivo de la Carta Europea de Ordenación del Territorio pretende la integración de soluciones técnicas e institucionales con la participación de la población. En el caso español, entre los que se ocupan de la dimensión ambiental de las políticas de ordenación del territorio, cabe mencionar a Paniagua (1997), Garrido (1998), Sevilla-Guzmán y López Calvo (1993) e Izcarra Palacios (1999). Incluso, hay autores que adoptan una actitud claramente comprometida con la conservación de los espacios periurbanos. Tal es el caso de López, Crecente y Fra (2001), para quienes las peculiaridades históricas y culturales de esos espacios deben ser preservadas, protegi-

¹ Una muestra de esta coincidencia entre la generalidad de los autores puede ser el título del "IV Coloquio hispano portugués de estudios rurales", celebrado en Santiago de Compostela entre el 7 y el 8 de junio de 2001. Dicho título fue: "La Multifuncionalidad de los Espacios Rurales de la Península Ibérica".

das y promovidas. Así, según dichos autores, es muy importante el desarrollo de iniciativas comunitarias para la resolución de los problemas específicos del mundo rural. Para ello, entre otras diversas cuestiones, hay que tener en cuenta los criterios para el desarrollo espacial que aparecen reflejados en el Final Document of the Study Programme on European Spatial Planning (SDESP), a saber: la posición geográfica (la localización espacial de una cierta zona periurbana), la resistencia económica (la relativa relevancia económica de esa zona periurbana con respecto a otras), las ventajas naturales (la importancia, sensibilidad, extensión o peculiaridad de los ecosistemas y otras áreas naturales), las ventajas culturales (las características del paisaje y los bienes culturales antiguos y modernos), la integración social (el nivel de interacción entre los grupos sociales en cada zona y entre diferentes zonas), la presión sobre el uso de la tierra (la probabilidad de conflictos de intereses entre diferentes tipos de usos del suelo). Con respecto a este último punto, hay que tener en cuenta que la presión urbana que se experimenta en las áreas periurbanas tiene como efecto la reducción de la disponibilidad de tierras y, en consecuencia, el aumento del precio de las mismas (Hernández Montesinos, 2001). Asimismo, el crecimiento del tejido urbano tiende a causar la retirada de la agricultura y favorecer la aparición de tierras abandonadas.

Todo esto acontece en unas circunstancias en las que los espacios rurales, más o menos cercanos a las ciudades, son cada vez más deseados como lugares para vivir por parte de la población urbana, lo cual está propiciando una progresiva periurbanización y/o vinculación funcional o relacional de esos espacios con las ciudades de las que son periféricos. En tales espacios, a la vez que se experimentan tendencias hacia la gradual pérdida de importancia del sector agrario, tiene lugar una cada vez mayor diversificación económica y un creciente predominio del sector terciario. En estas tendencias se manifiesta lo que puede ser considerado como una concepción multifuncional del espacio. A su vez, dicha diversificación económica está haciendo posible que, aunque persista el proceso de paulatino descenso de la población agraria iniciado en España en los años sesenta del siglo XX, sea un hecho evidente, sin embargo, que no sólo las salidas de población del medio rural parecen no ser tan intensas como eran hace unas décadas, sino que en algunas situaciones, como es el caso de estos espacios rurales sometidos a los efectos de procesos de periurbanización más o menos intensos, se puede hablar incluso de aumento de las migraciones hacia el medio rural. Se trata de una muestra de la ya antes referida contraurbanización (Berry, 1976), la cual, a su vez, puede ser considerada como un fenómeno característico de la llamada sociedad posindustrial (Bell, 1976; Touraine, 1980). Según Bell y Touraine, entre las características básicas de esta sociedad posindustrial pueden destacarse las siguientes: a) el incremento de la independencia entre la producción y la fuerza de trabajo, así como la utilización creciente de la tecnología en los procesos productivos; b) la renovación de ideologías, que ahora se centran, entre otros aspectos, en el consumo, en el sentimiento de autorrealización y en la búsqueda de una mayor calidad ambiental. Pues bien, las tendencias hacia la revalorización urbana y la consiguiente periurbanización

de los espacios rurales se sitúan en un contexto en el que la gran ciudad, preferida en la época industrial, ha pasado a ser en la sociedad posindustrial un medio caro, y las economías de aglomeración se convierten en deseconomías. Además, lo urbano es, a menudo, percibido como un espacio insalubre que impide y dificulta los avances en la calidad de vida buscados por una, cada vez más amplia, franja de la población de las grandes y medianas ciudades de los países avanzados.

Según Antonio Font (1997), las presentes tendencias dan lugar a procesos de descentralización de las actividades y de la población, es decir, lo que aquí se viene llamando contraurbanización. Los teóricos de la economía y de la geografía regional, sobre todo los anglosajones (Berry, 1976; Fielding, 1982; Berg y otros, 1982), se han ocupado del estudio de tales procesos, los cuales, en realidad, se vienen experimentando en las sociedades occidentales industriales más avanzadas desde los años setenta del siglo XX y se están extendiendo, desde hace algún tiempo, en los sistemas urbanos y en los territorios del arco mediterráneo noroccidental. Siguiendo a Dematteis (1995), Font considera que en la constitución del espacio urbano se está produciendo el tránsito del aglomerado a la red. Un tránsito en el que la centralidad significa pertenencia a alguna de las diversas redes de flujos y de relaciones de geometría variable, y en el que la localización de las actividades se produce, de manera individual y fragmentaria, en un territorio cada vez más autoorganizado e interdependiente. Ello, a su vez, se traduce en procesos de ocupación del suelo de carácter disperso y difuso.

Estas formas de “ciudad dispersa” o de “campo urbanizado”, a las que se está haciendo referencia en este apartado, aparecen como un nuevo tipo de ciudad que nace de la crisis de la ciudad precedente. En los actuales procesos de expansión del territorio urbano y, por consiguiente, de periurbanización, se manifiestan dos tendencias aparentemente opuestas o contradictorias entre sí, pero que en realidad son complementarias. Se trata, por un lado, de la tendencia, derivada de los procesos generales de globalización que afectan a los sistemas productivos, a la homogeneización de los comportamientos, de la forma de los artefactos, etc., que a observadores poco atentos pueden hacer creer que las arquitecturas, las ciudades o los territorios son iguales. En el lado opuesto, vemos tendencias hacia la afirmación de la especificidad y de la diferencia, del decisivo papel de lo contingente o de lo local como mecanismos de reacción y de defensa, pero también de definición y de afirmación de la singularidad y la identidad ante un mundo aparentemente cada vez más estandarizado.

Bajo estas premisas, Font lleva a cabo un intento de clasificación de los “territorios metropolitanos” y de los procesos de periurbanización que afectan a Barcelona; como resultado del cual establece una tipología que puede resultar especialmente significativa para aquellos que pretenden aproximarse metodológicamente al fenómeno de la periurbanización. Así, dichos territorios periurbanos se manifiestan ya como paisajes de baja densidad (los desagregados, los asentamientos dispersos), ya como escenarios en red (los elementos arteriales, los enclaves o los nodos). A su vez, los elementos propuestos son descritos de la forma siguiente:

- 1) Aglomerados, es decir, asentamientos urbanos cuya característica principal es la continuidad de sus tramas, su relativa densidad y la mezcla de usos. Se trata de asentamientos de formación histórica o reciente que albergan los servicios y las actividades que se identifican con la centralidad.
- 2) Extensiones de las tramas urbanas por prolongación de sus mallas viarias, generalmente de carácter más monofuncional (residencial, industrial, etc.), y que por su relativa posición central están también sometidas a procesos recientes de densificación y transformación.
- 3) Hilos o filamentos, es decir, formaciones lineales a lo largo de infraestructuras viarias históricas (carreteras o caminos) o de elementos geográficos singulares (ríos, elementos orográficos, etc.). En su evolución producen la soldadura entre asentamientos próximos y dan lugar a sistemas urbanos conurbados.
- 4) Desagregados, o sea, asentamientos en forma arbórea o en paquetes más o menos cerrados sobre topografías diversas, de carácter predominantemente residencial, aunque sean frecuentes también con el uso industrial y de almacenamiento en la segunda y tercera coronas metropolitanas.
- 5) Asentamientos dispersos, producidos como resultado de la ocupación individualizada del territorio rústico según una lógica autoorganizativa y sin las características de marginalidad o de autoconstrucción que fueron significativas en épocas anteriores.
- 6) Elementos arteriales. Se trata de las fibras o canales de comunicación o movilidad que representan fundamentalmente las infraestructuras viarias y de transporte, y las de los sistemas energéticos y de telecomunicaciones, cada vez más relevantes para la organización territorial.
- 7) Enclaves o nodos, integrados por edificios o agrupaciones de edificios e instalaciones, situados en puntos estratégicos del territorio (enlaces de autopistas, intercambiadores de transporte, etc.), de máxima accesibilidad y/o significación metropolitana. Son los “nuevos lugares centrales”.

Las tendencias actuales apuntan, pues, hacia una creciente revalorización de la realidad y de las imágenes de las periferias urbanas o áreas periurbanas. Contrariamente a esto, como señala Giuseppe Dematteis (1998), la periferia urbana ha sido con frecuencia vista como un espacio cuyas cualidades nunca pueden alcanzar a las del centro, aunque intenta hacerlo continuamente en un empeño inútil. Por si eso no bastara, en muchos casos, las periferias de las grandes ciudades se han concebido como espacios donde las patologías urbanas y las desvalorizaciones son máximas: la degradación física y social, la marginalidad, la exclusión, la desviación. Esta imagen negativa de las periferias urbanas derivaba de una concepción centralista de la ciudad que en el presente contexto de creciente globalización ya no tiene sentido, dada la creciente preponderancia social y económica que vienen adquiriendo durante las últimas décadas las áreas periurbanas. En este contexto, sin negar la importancia que tiene para el dina-

mismo de esas áreas la existencia de vínculos privilegiados entre ellas y las ciudades centrales, también son muy importantes en el desarrollo de las zonas periurbanas las relaciones que éstas mantienen con los grandes centros urbanos y de decisión socioeconómica a escala global. Por ejemplo, el desarrollo de determinadas poblaciones turísticas importantes de la Costa del Sol española (Marbella, Torremolinos o Estepona), por su relación periurbana con su ciudad central Málaga, no podría ser explicado sin tomar en cuenta también el amplio conocimiento que de ellas existe en el ámbito internacional, lo que, a su vez, las hace formar parte de una red de relaciones y de flujos de personas, ideas y mercancías que opera prácticamente a escala mundial (Castells, 1996).

3. Los imprecisos límites físicos y socioeconómicos de las áreas

periurbanas Desde el punto de vista espacial, el progresivo afianzamiento de ese modelo de ciudad dispersa o difusa al que se viene haciendo referencia en este trabajo significa que, aun siendo un factor muy importante, el gradiente de periurbanización, en tanto que expresión cuantificada de la fuerza del vínculo entre las áreas periurbanas y su ciudad central, puede, en algunos casos, no ser el factor decisivo a la hora de determinar el grado de presión urbana de tales áreas o de decidir el desarrollo de las mismas. A este respecto como en el caso de las antes mencionadas poblaciones españolas de la Costa del Sol, podemos observar cómo su intenso grado de urbanización y sus niveles de desarrollo están bastante asociados, más que a sus distancias en tiempo y en kilómetros, a la ciudad de Málaga o a su grado de vinculación con ésta, con sus específicas posiciones en la red planetaria y sus relaciones funcionales con demandas socioeconómicas globales, tales como el turismo. En cambio, suelen ocupar unas posiciones más secundarias las áreas periurbanas ubicadas en zonas espaciales menos vinculadas a tales demandas globales, independientemente de la fuerza de sus vínculos con las ciudades centrales de las que dependen.

En cualquier caso, la ciudad central sigue teniendo unos efectos decisivos en el desarrollo de sus áreas periurbanas próximas, una de cuyas principales características es su naturaleza difusa. Por decirlo con palabras de Manuel Castells, se trata de unas áreas en las que se “diluyen las distinciones tradicionales entre la ciudad y el campo y la ciudad y la periferia. En ellas se incluyen, en discontinuidad espacial, zonas construidas de diversa densidad, espacios abiertos, actividades agrícolas, reservas naturales, extensiones residenciales y concentraciones de servicios y actividades industriales, repartidos a lo largo de ejes de transporte constituidos por autopistas y sistemas de transporte público. No existe una verdadera división en zonas, ya que los lu-

gares de trabajo y las áreas residenciales y comerciales están dispersos en varias direcciones. Es más, aunque estas regiones suelen estar centradas en torno de una gran ciudad central, los centros urbanos menores quedan gradualmente absorbidos en redes intrametropolitanas. Se forman nuevos nodos constantemente". (Castells, 2001: 258-259)

Según Precedo Ledo, en las áreas periurbanas es posible observar una vinculación de los límites de la región urbana con espacios predominantemente rurales donde viven personas que trabajan en la ciudad (1996: 238 y ss.). Pero, la expresión región urbana es imprecisa. Unas veces, se aplica para designar el espacio regional organizado por una ciudad, según el concepto de región nodal o polarizada; otras, para denominar un área metropolitana de grandes dimensiones y, otras veces (las menos), para describir una región urbanizada. Éste es el sentido que nos interesa. Según Precedo Ledo (1988: 90), una región urbana o urbanizada es una compleja estructura interurbana, formada por una malla o red de asentamientos urbanos dispersos; es decir, una especie de nebulosa urbana (pero suficientemente densa e incluyendo las áreas rururbanas) que posee características sociales y económicas propiamente urbanas, y que funcionalmente está constituida como un espacio unitario.

En este trabajo se considera al área periurbana y la rururbana como partes integrantes de la región urbana o urbanizada, tal como ésta es entendida por Precedo Ledo (1988). Con la expresión "la naturaleza difusa de las áreas periurbanas" no se hace referencia sólo al carácter indefinido de sus fronteras físicas o geográficas, sino que también se emplea dicha expresión en una acepción más amplia que engloba además lo socioeconómico. En otras palabras, los límites de lo periurbano son imprecisos, no sólo porque física o geográficamente sea difícil establecer con nitidez una separación clara entre la ciudad y sus zonas periurbanas próximas, o entre éstas y lo que se considera como rural, sino también porque en tales zonas se manifiestan formas de sociedad cuyas características sociales y económicas suelen encontrarse en proceso de cambio y de redefinición, por lo que no están claramente fijadas; se manifiesta como una especie de construcciones híbridas que están a caballo entre lo urbano y lo rural. A este respecto, coincido con Carter, quien se vale del concepto de "franja rural-urbana" para hacer referencia a estas áreas intermedias (1987: 431). Se trata de un efecto de la expansión y dispersión de la ciudad que da lugar a unos espacios sociales específicos, sólo parcialmente asimilados por el complejo crecimiento urbano. Estos espacios conservan bastantes de los rasgos típicos del ámbito rural, en los que muchos de sus habitantes viven, de hecho, en el campo, pero sin que ello signifique que económica o socialmente dependen de él. Se trata de una forma de ocupación del territorio que no es ni propiamente rural ni tampoco urbana. Sus notas características están definidas por la pluriactividad de sus habitantes, por un grado intermedio de desarrollo de las comunicaciones tradicionales y de las nuevas ante la rentabilidad de las mismas por la existencia de una demanda empresarial, de un sector de servicios a las empresas y por el desarrollo de un sector de servicios a una población con unas rentas más elevadas que las habituales en una sociedad simplemente rural.

En suma, el proceso de dispersión que suele caracterizar el crecimiento de las actuales ciudades ha dado lugar a la constitución de unas áreas periurbanas, cuyos límites espaciales, peculiaridades socioeconómicas y formas de vida tienen un carácter más o menos mixto o rururbano (Zárate, 1984: 100). Se trata de ámbitos donde se producen los cambios morfológicos y demográficos más rápidos y profundos de todo el espacio urbano, los cuales se localizan en unos espacios físicos periurbanos más o menos diferenciados con respecto al resto de la ciudad. Unos espacios que están situados más allá del área urbana construida y cuya profundidad puede variar entre 19 y 50 o incluso más kilómetros, dependiendo del tamaño de las ciudades o de las facilidades de comunicación y la intensidad de los intercambios comerciales y socioeconómicos de todo tipo de cada uno de los puntos de esos espacios periurbanos con respecto de la ciudad central. Además de la existencia en el área periurbana de suelos de uso rural (campos de cultivo, tierras baldías y bosques), dentro de esta área están también incluidos:

- *Los suburbios.* Agrupaciones importantes de casas y de población próximas a la ciudad, pueblos pertenecientes al mismo término municipal que la ciudad principal y pueblos vinculados a otros municipios.
- *Pequeñas agrupaciones de casas en torno de alguna factoría.* Éstas carecen de identidad administrativa y de nombre. Están en medio de suelos de uso rural y responden a la tendencia de ciertas empresas a trasladar sus instalaciones industriales fuera de la ciudad o situar las de nueva creación en una localización periférica.
- *Proliferación de viviendas unifamiliares.* Este fenómeno, que es muy característico de los procesos de rururbanización, alcanza su mayor desarrollo en las ciudades actuales, no sólo en las anglosajonas, sino también en las de otras áreas culturales. Esta gran cantidad de viviendas unifamiliares es usada tanto como lugar de residencia permanente como secundaria.
- *Suelo ocupado por otros usos urbanos.* Una gran proporción de suelos está dedicada a los transportes y otra se destina a instalaciones pertenecientes a servicios urbanos que requieren amplias superficies (Zárate, 1984: 100-102).

La notable expansión de las áreas periurbanas es el resultado del crecimiento por aglutinación de las ciudades actuales, anexionándose los núcleos de población situados en su entorno. Esta expansión, iniciada en las ciudades americanas en el período de entreguerras, sobre todo entre 1936 y 1940, comenzó a manifestarse en los países europeos al final de la Segunda Guerra Mundial. Desde que en 1940 se acuñara, en los Estados Unidos, el concepto de “áreas metropolitanas” para tratar de dar respuesta administrativa a este nuevo hecho geográfico, se ha hecho patente la diversidad de significaciones atribuidas a este concepto, como diversas son las realidades urbanas a las que el mismo ha sido aplicado y numerosos los autores que lo han usado (Frey y Zimmer, 2001: 26-31). Por ejemplo, Zárate conceptúa las áreas metropolitanas como

áreas rururbanas debido a sus características híbridas entre el campo y la ciudad. La formación de tales áreas se ha desarrollado en las diferentes ciudades de acuerdo con uno o varios de los tres modelos siguientes:

- *Desarrollo discontinuo*. La franja rururbana ha surgido en torno de la ciudad central de manera regular, dando origen a un área de baja densidad de población.
- *Desarrollo radial*. El crecimiento ha tenido lugar a lo largo de las principales vías de acceso y de forma segmentada.
- *Desarrollo a saltos*. La franja rururbana se compone de núcleos de usos de suelo urbano en medio de suelos de uso exclusivamente rural (Zárate, 1984: 104).

También se refleja la compleja e híbrida naturaleza de las áreas metropolitanas en la aproximación que Francisco Pellicer (1998) hace a las mismas. Así, según Pellicer, en tales áreas se yuxtaponen y coparticipan en un complejo sistema de interacciones los tres siguientes tipos de espacios periurbanos:

- *Espacios naturales*. Por ejemplo, con zonas húmedas y riberas fluviales de elevada productividad biológica y gran potencial como espacios recreativos y de contacto con la naturaleza: albuferas, galachos o meandros abandonados, sotos y cauces fluviales, marismas, saladares, sistemas de dunas.
- *Espacios rurales*. A este respecto, quizá sea la huerta la expresión cultural más valiosa de las profundas relaciones entre la biósfera y la antropósfera, en el caso del mundo tradicional mediterráneo.
- *Espacios urbanos*. Barrios periféricos, nuevas urbanizaciones de residencia habitual o secundaria, instalaciones turísticas, grandes infraestructuras urbanas y polígonos industriales, entre otras muchas manifestaciones.

Resalta Pellicer cómo el espacio periurbano está subordinado a la ciudad, pero, a diferencia de las áreas propiamente urbanas, no aparece consolidado, sino en proceso de formación. En sentido geoecológico, este espacio se encuentra en la frontera entre los subsistemas natural, rural y urbano propiamente dicho y podría definirse como el espacio de conflicto o interfase entre ellos. Las interfases son el campo de acción de dos o más sistemas. Por esta razón, en las interfases se concentran las mayores tensiones y los principales recursos: los de cada uno de los sistemas implicados más los surgidos de la interacción conjunta de los mismos. Así, por ejemplo, un espacio natural o una huerta a las puertas de la ciudad presentan un valor añadido posicional y una conflictividad mucho mayor que si se encontraran alejados a muchos kilómetros. La dimensión física de estos conflictos puede apreciarse, asimismo, en las redes viarias y energéticas que entretejen la ciudad y su periferia, o en los barbechos sociales, espacios en espera de nuevos usos, normalmente degradados ecológicamente y sujetos a procesos de recalificación que, a menudo, conllevan procesos especulativos.

Como consecuencia de la dinámica urbana, de las innovaciones tecnológicas y de las motivaciones de los usuarios, el espacio periurbano es un espacio que está en

continua crisis que debe responder a numerosas funciones. Por lo general, recibe todo aquello que arroja la ciudad o no tiene cabida en ella y absorbe funciones que, en determinados casos, requieren condiciones de cierto alejamiento, tamaño suficiente y menor precio del suelo (Sancho Martí, 1989). El uso tradicional de los espacios periurbanos ha experimentado, en la mayoría de los países desarrollados, drásticos cambios debidos a la desvalorización en términos económicos de las actividades agrícolas, la fuerte demanda de suelo para expansión urbana, altamente consumidora de nuevos espacios (extensas urbanizaciones de desarrollo horizontal, segundas residencias, equipamientos e infraestructuras diversas, vías de comunicación y transporte, etc.), la gran capacidad técnica para la transformación de tales espacios (encauzamientos, puentes, grandes infraestructuras...), la enorme producción de desechos, la demanda masiva de materiales para la construcción y la presión de los ciudadanos, que reclaman lugares de ocio y de esparcimiento públicos y privados. Especialmente desde el punto de vista medioambiental, los espacios periurbanos son unos espacios desarticulados, debido al uso arbitrario que de ellos se ha hecho, sometidos muchas veces a intereses privados, escudados en la inercia permisiva de las administraciones cuando no en la complicidad manifiesta de éstas con tales intereses (Sancho Martí, 1989).

Ante el creciente deterioro que están sufriendo muchos de los espacios periurbanos, sobre todo como consecuencia de intensos y a menudo descontrolados procesos de periurbanización, Pellicer (1998) plantea la necesidad del restablecimiento de relaciones equilibradas entre la ciudad y su entorno. Esto, en su opinión, exige restaurar el espacio periurbano degradado y revitalizarlo ecológica, cultural y económicamente para satisfacer las nuevas demandas sociales de calidad de vida. Para ello, se precisa una planificación urbana respetuosa del entorno natural que constituye dicho espacio. En este sentido, por ejemplo, el mantenimiento de la agricultura periurbana podrá ser viable si se revalorizan los espacios agrícolas, poniendo en evidencia sus múltiples funciones y su contribución al funcionamiento del ecosistema metropolitano, y si se tienen en cuenta las necesidades reales de la gente y su papel decisivo en la definición y puesta en marcha de las estrategias socioculturales, económicas y ambientales (Bryant, 1995). Asimismo, los espacios naturales y rurales periurbanos pueden jugar un papel fundamental como soporte de numerosas actividades recreativas, deportivas y educativas demandadas por la nueva sociedad urbana, y como factor de paisaje de calidad, abierto y natural, en contraposición al cerrado, artificial y tenso espacio de la ciudad (Gómez Orea: 1995).

Desde la perspectiva de la arquitectura, Antonio Font (1997) sitúa el fenómeno de la periurbanización en el contexto de las nuevas formas de desarrollo urbano que están teniendo lugar. Según Font, parece estar cada vez más extendido, en el mundo occidental, un consenso acerca de que estamos asistiendo a un significativo cambio de era en el funcionamiento de las ciudades y en su escala territorial. Esto da lugar a la necesidad de abordar problemas urbanísticos, cuya naturaleza y dinámicas son diferentes de las de los problemas que se presentaban en las ciudades tradicionales de carácter

compacto. En este sentido, considera Font que los cambios ocurridos a escala global en el proceso de mundialización de la economía y la transformación de los sistemas productivos hacia formas de producción más flexibles y fragmentadas (transformación, permitida por la automatización y la robotización de los procesos productivos y con importantes efectos en el empleo y en el aumento del tiempo libre), junto con los avances tecnológicos en los sistemas de las comunicaciones y en la generalización de la movilidad privada, suponen que se produzcan nuevas modalidades en la utilización del territorio por parte de los diferentes grupos sociales; hasta el punto de que se ha llegado a hablar de una nueva relación histórica entre sociedad y territorio.

4. Hacia la constitución de formas

de “ciudad difusa” y sin confines Lo que Giuseppe Dematteis (1998: 17) califica como “recientes procesos de periurbanización y de difusión reticular de la ciudad (ciudad difusa)” acontecen en una situación en la que, desde una perspectiva territorial, estamos presenciando unos procesos generales hacia el reforzamiento de la competencia entre los territorios y el fortalecimiento del papel de las metrópolis. Las relaciones de los individuos con el territorio y la organización socio-territorial están pasando de tener lugar en zonas concretas a desarrollarse a través de redes cada vez más extensas y globalizadas. Esto confiere un papel particularmente importante a las ciudades como nodos de una red que se extiende sobre la base de un sistema mundial de ciudades, con una jerarquización que tendrá en su cima unas pocas grandes metrópolis mundiales y un conjunto de ciudades internacionales/regionales, que articula las grandes relaciones mundiales (Sánchez, 1998). Pero, como acertadamente señala Dematteis (1998), a la vez que tiene lugar todo esto, se está experimentando una progresiva afirmación de la importancia de las nuevas periferias urbanas. Esto sucede precisamente cuando los dos caminos principales históricos de la suburbanización occidental europea (el anglosajón y el latino mediterráneo) acaban convergiendo en un único modelo que, bajo una diversidad de denominaciones (ciudad difusa, periurbanización, ciudad reticular), presenta en toda Europa caracteres comunes e innovadores. En particular, las nuevas periferias urbanas desarrolladas en las décadas de 1980 y 1990 sugieren la idea de una especie de “ciudad sin centro”. Se trata de un modelo de ciudad que parte de la interconexión física y funcional de unos lugares y unos sistemas urbanos que tratan de conservar y potenciar su propia identidad, porque ven en ello un recurso que pueden hacer valer en la competición global. La imagen de las nuevas periferias es entonces compleja: en la escala macro aparece una única gran estructura difusora en forma de red, mientras que, en la escala micro, cada nodo de esta red revela caracteres específicos,

identidades particulares y, por lo tanto, principios de organización espacial característicos de la misma.

Todos estos cambios, que se enmarcan en el tránsito del modelo económico conocido como el fordismo a la fase posfordista, tienen consecuencias notables en el modo de concebir las políticas urbanas y la propia planificación urbanística (Lever, 2001). Aunque este aspecto se aparta del tema aquí abordado, no se puede dejar de hacer referencia al mismo en tanto que el gobierno de las “nuevas periferias” citadinas es, probablemente, la cuestión en la que se decide el futuro urbano de Europa y del mundo en general. Así, el referido tránsito del fordismo al posfordismo, no sólo ha conllevado un cambio de imagen de las ciudades –las cuales son hoy mucho más difíciles de definir y se caracterizan por una mayor heterogeneidad y polarización internas– sino que la progresiva globalización en la que ha tenido lugar ese tránsito ha vuelto ineficaz el control territorial directo por parte de la administración pública, en tanto que estructura jerárquica centralizada a través de la cual se había ejercido tradicionalmente ese control, o sea, desde el Estado al municipio. A diferencia de esto, en la actualidad, los actores socioeconómicos locales cada vez tienen más posibilidades de establecer entre sí relaciones horizontales directas que traspasan cualquier confin geográfico, lo cual opera en detrimento del funcionamiento territorial de los centralizados controles tradicionales. En gran medida, esto es lo que, en otra parte, he conceptualizado como procesos de creciente desterritorialización de los entornos locales (Entrena, 2003).

En este contexto, especialmente favorable para la constitución de estos nuevos tipos de ciudad-red, se hacen necesarias unas formas de programación y de regulación de los asentamientos urbanos, no ya simplemente basadas en la autoridad o en criterios meramente racional-comprensivos (en el sentido weberiano de la expresión racional comprensivos), sino capaces de hacer posible y/o propiciar la interacción entre los actores sociales que, por activa o por pasiva, se ven implicados en esa programación y regulación. Se trata de unos criterios de urbanización, basados en lógicas contractuales, capaces de conectar entre sí a actores sociales pertenecientes a redes socioeconómicas diferentes. El objetivo es crear condiciones adecuadas para la realización de proyectos comunes a escala territorial local. Las políticas urbanas pasan a ser, así también, reticulares y conectivas, como la “ciudad sin centro” que deben gestionar. En suma, de la lógica centro-periferia, preponderante en las relaciones socioeconómicas y en las políticas urbanas de las formas tradicionales de periurbanización, se está pasando a un nuevo modelo de expansión y de regulación de muchas de las urbes. Un modelo más en consonancia con las actuales tendencias hacia esas formas de ciudad sin confines, difícilmente separables de un medio rural cada vez más asimilado por ellas. Tendencias que están muy relacionadas con el hecho de que hayan cambiado significativamente los patrones de crecimiento poblacional y de urbanización, entendido como crecimiento físico, lo cual, a su vez, está en función de varios factores como las transformaciones en el modelo económico y productivo (el antes mencionado paso del fordismo al posfordismo), las actuales posibilidades de comunicación y de transporte o

las expectativas emergentes de la población en términos del lugar de residencia y del estilo de vida.

En buena medida, es en la década de 1970 cuando en Europa se comienza a utilizar una serie de nuevas expresiones encaminadas a tipificar las nuevas realidades urbanas, a partir de entonces, emergentes. Así, se empieza a hablar de la “ciudad difusa”, de la “metápolis” o de la “hiperciudad”. Durante la década de 1950, el patrón general de migración en los países de Europa Occidental estuvo caracterizado por la correlación entre la inmigración y el tamaño de los centros de población (Fielding, 1982). Pero esta tendencia se vio modificada hacia la década de 1970, cuando dicha correlación fue invertida, de tal forma que los centros principales experimentaron una disminución en la inmigración, a la vez que ésta aumentaba en las poblaciones pequeñas y medias. Se empezaba así a producir el progresivo paso del modelo de urbanización compacta, entonces dominante, al fenómeno que está siendo conceptualizado en este trabajo como contraurbanización o constitución de formas de urbanización dispersa o difusa. En Europa, para el caso de Francia, esto ha sido demostrado con datos censales: entre 1954 y 1982 se experimentó una gradual tendencia hacia la expansión de dicho fenómeno, situación que también sería observada en otros países de la zona en el último tercio del siglo XX (Fielding, 1982).

La dispersión urbana inherente a la paulatina expansión de modelos difusos de ciudad se caracteriza, fundamentalmente, por el predominio de bajas densidades poblacionales o de construcciones de diversos tipos –tales como industrias, universidades o centros comerciales fuertemente vinculados a infraestructuras viales adecuadas– y por la presencia recurrente de espacios libres o que no disponen de edificaciones (Monclús, 1998: 7). La imagen de esta urbanización difusa es reflejada muy adecuadamente por Ferrás cuando señala que “estamos asistiendo a la explosión de la ciudad sobre la región, por la cual las actividades económicas, la población y la vivienda se expanden y fluyen hacia las áreas rurales próximas a la ciudad” (2000: 2). Una explosión de la ciudad a la que subyace un cambio de sentido de los flujos migratorios, pasando éstos de ser campo-ciudad a ciudad-campo predominantemente.

Para entender las presentes tendencias hacia contraurbanización y la constitución de formas de urbanización dispersa sin unos claros confines, es conveniente tener en cuenta, por un lado, un criterio estructural, asociado a una modalidad de proceso de descentralización que muestra mayores tasas de crecimiento en unidades urbanas intermedias o relativamente pequeñas y, por otro, un criterio espacial asociado a la redistribución de la población y del trabajo en un contexto interregional, más allá de las zonas de influencia habituales de las grandes ciudades (Butzin, 1988: 6). Según Dematteis (1998: 20), la dispersión está fuertemente vinculada al ciclo de vida urbano, que presenta en orden los estadios de urbanización, suburbanización, desurbanización y reurbanización. En este sentido, podemos asumir también, complementariamente, que los mercados del suelo y de la vivienda, lo mismo que la posibilidad de prestación de servicios públicos básicos, se erigen en reguladores y catalizadores de la desconcentración urbana (Nello,

1998: 49). Otras perspectivas consideran que las actividades urbanas también definen y caracterizan la dispersión (Nello, 1998: 43), ya que el espacio urbano es una red de relaciones de geometría variable, que nos lleva a pensar que sus funciones influyen decisivamente en la difusión territorial de las actividades productivas y de los servicios. Se podría añadir que repercute también en el mercado de trabajo, en términos de su movilidad y de los adelantos tecnológicos y de comunicación.

La población que ocupa las áreas periurbanas de urbanización difusa es, por lo general, muy heterogénea en lo que se refiere a sus motivaciones; de manera tal que las personas pueden buscar, a través del hecho de optar por vivir en tales áreas, desde un ambiente más tranquilo y menos ajetreado hasta el reencuentro con la naturaleza que es característico de algunas posturas ecologistas o, simplemente, poder acceder a una vivienda más barata (Ferrás, 2000: 4). De este modo, se podría afirmar que la heterogeneidad de las formas de dispersión urbana también constituye un reflejo de la diversidad de la estructura socioeconómica y de las formas de vida a ella asociadas (Nello, 1998: 44-45).

Tomando en cuenta algunas de las características del fenómeno de la contraurbanización o dispersión urbana, Arroyo diferencia entre tres tendencias que abordan dicho fenómeno (2001: 22-23). Una de esas tendencias, que se centra en el desarrollo del medio rural, ha sido trabajada sobre todo en Francia y en España. Otra segunda tendencia se preocupa básicamente por la saturación de las áreas centrales y la influencia que ello tiene en la percepción del medio rural como idealización de un mejor lugar para vivir. Por último, hay una tercera tendencia, abordada preponderantemente por los autores anglosajones, cuyo interés prioritario es el estudio de los cambios en las funciones territoriales de los espacios que conllevan estos procesos de periurbanización y de la subsiguiente constitución de formas dispersas de ciudad.

Al llegar a este punto, se suscitan algunas preguntas. En primer lugar, se plantea el interrogante, ¿quiénes pueden acceder a las nuevas áreas de urbanización dispersa? Con toda probabilidad, pueden acceder aquellas personas que disponen de una situación socioeconómica adecuada para sostener el nivel y el ritmo de vida a ello asociados; es decir, las que tienen la oportunidad de comprar o adquirir solares para construirse sus propias viviendas unifamiliares en las zonas periurbanas de urbanización difusa, y las que pueden comprar viviendas construidas en esas zonas por promotores públicos o privados. Asimismo, las que consideran que sus comodidades y calidad de vida serán superiores que si permanecen en el centro de la ciudad o, también, las que pueden y habitualmente hacen un uso intensivo del coche privado como medio de locomoción. Todas estas personas, que pueden mantener su vinculación con la ciudad y al mismo tiempo residir en el campo, son las que poseen determinadas posibilidades económicas; este hecho manifiesta la existencia de una cierta forma de distinción y diferenciación social de tales personas con respecto a otras que no pueden vivir en los mismos lugares y condiciones socioeconómicas o ambientales.

En segundo lugar, otra de las preguntas a tomar en consideración es, ¿dónde se

podrían sostener las posibilidades y condiciones de vida que propician los procesos de contraurbanización? A este respecto, coincido aquí con Arroyo (2001: 22) cuando señala que el concepto de contraurbanización sólo es aplicable a países altamente industrializados y no a los que se encuentran en vías de desarrollo, ya que en este segundo caso, todavía los centros urbanos principales están creciendo a expensas de las periferias. No obstante, se puede considerar que si bien es cierto que en tales países no se está produciendo aún una significativa reducción poblacional de sus centros urbanos principales, sí están ya comenzando a observarse en ellos ciertos fenómenos de dispersión urbana, claro que protagonizados solamente por algunos segmentos de la población. Fenómenos que son favorecidos, entre otras causas, por la mayor movilidad que propicia el uso del automóvil, así como por el aumento del precio de los solares en los centros principales y la generalización –también en estos países menos avanzados– de las presentes tendencias hacia la búsqueda de unas condiciones ambientales distintas y mejores que las que ofrecen los cada vez más congestionados centros urbanos. Unos centros que en los países tercermundistas presentan, si cabe, mayores problemas socioeconómicos de planificación y de regulación que los de las grandes ciudades del llamado Primer Mundo.

Como resultado de todo ello, vemos, por ejemplo, cómo en las grandes urbes de Latinoamérica se pueden observar simultáneamente los dos procesos antes referidos: concentración demográfica en los centros principales y dispersión de tipo selectivo, todavía muy minoritaria, en ciertas áreas y para determinados grupos poblacionales.

5. Algunas causas y efectos de las presentes formas de urbanización dispersa

Ya ha sido mencionada en las páginas precedentes parte de estas causas y efectos que ahora se exponen de modo más sistemático. En primer lugar, las presentes formas de urbanización dispersa pueden producirse porque las condiciones socioeconómicas y las normativas políticas hacen posible que exista suelo disponible y que, para determinados grupos sociales, sea más rentable económicamente el uso urbano de ese suelo que, por ejemplo, dejarlo como espacio agrícola o como zona verde. Asimismo, tiene que haber una parte considerable de la población con unos hábitos culturales o de vida y unos niveles de ingresos que les permitan o predispongan a llevar a cabo asentamientos de tipo disperso y desconcentrado. A todo esto hay que añadir los avances en los medios de locomoción que tuvieron lugar en los últimos años; los mismos acrecentaron considerablemente la capacidad de movilidad de los ciudadanos quienes ahora disponen de mejores infraestructuras viarias y tienen más recursos económicos y medios de transporte públicos y/o privados para desplazarse diariamente a lo largo de distancias

considerablemente mayores que en el pasado, desde su lugar de residencia al de trabajo y viceversa, así como más oportunidades socioeconómicas para realizar periódicas excursiones hacia medios rurales relativamente alejados, durante los fines de semana y períodos vacacionales. Se ha favorecido, de esta forma, una creciente desconcentración de lo urbano que cada vez se manifiesta con más intensidad como una realidad expandida, más o menos dispersamente, por territorios progresivamente más extensos.

Pero con esto sólo se enuncian algunas de las razones por las que las ciudades tienden a dispersarse, razones que son de muy diversa índole. Puede hacerse referencia, juntamente con ellas como una amalgama de factores, a los que a continuación se destacan: procesos de cambios socioeconómicos en los que se encuentran inmersas las sociedades actuales, mejora de las posibilidades de transporte y de comunicación, así como la búsqueda de un confort, una tranquilidad y una calidad de vida que para muchos ya no propician los congestionados y, a menudo contaminados, entornos urbanos compactos. A este respecto, como acertadamente señala Dematteis, las nuevas periferias periurbanas “son el resultado de profundos cambios en las estructuras territoriales urbanas (desurbanización, contraurbanización), en las tecnologías de la comunicación y de la información (telemática), en la organización y en la regulación social (posfordismo) que han transformado a los países industrializados a partir de finales de la década de 1960” (1998: 17). Uno de los efectos más sobresalientes de todas estas transformaciones socioeconómicas es la creciente expansión y dispersión de las ciudades, cuyos límites físicos (la existencia de murallas) y administrativos (jurídicos) comenzaron a sobrepasarse en Europa Occidental a partir de la Revolución Francesa (Nello, 1998: 36-38). En realidad, esta trasgresión de los límites físicos fue, a menudo, una consecuencia de la falta de espacio, del hacinamiento y de las muy poco saludables condiciones de vida de la población de las amuralladas ciudades del Antiguo Régimen. Esta circunstancia, unida a los efectos de la Revolución Industrial y del considerable incremento demográfico que tuvieron lugar en el siglo XIX, contribuyó a propiciar que las ciudades comenzaran a crecer, al principio de manera concentrada para, posteriormente, continuar con los procesos de dispersión urbana experimentados a partir del último tercio del siglo XX.

Desde comienzos del siglo XX, y especialmente a partir de la Segunda Guerra Mundial, las redes viarias de comunicación fueron acondicionadas con el fin de adaptarlas a las nuevas realidades impuestas por la cada vez mayor utilización del automóvil (Dupuy, 1998: 39). Por consiguiente, puede considerarse que la expansión de tales redes y la masificación del automóvil constituyen dos esenciales factores mediadores de la dispersión urbana, de tal modo que entre unos y otros existe una especie de relación dialéctica, pues, como dice Vester: “tráfico e infraestructura se empujan mutuamente” (Vester, 1997: 30-31). Para Monclús (1998: 5) existe una fuerte correlación entre las pautas de urbanización y los niveles de motorización. Este último aspecto es de una importancia fundamental, ya que entre los años 1910 y 1950 el parque mundial de automóviles alcanzó a 75 millones de unidades; a partir de esa fecha se produjo un significativo

punto de inflexión que dio lugar a un enorme aumento de dicho parque, el cual sobrepasó los 400 millones de vehículos hacia 1980 (Dupuy, 1995: 18). Un incremento que, en gran medida, se explica por el relativo declive del uso del transporte público.

El uso del automóvil permite vivir lejos de los centros urbanos principales, sin que ello conlleve un aumento considerable del tiempo de desplazamiento entre el lugar de residencia y el de trabajo. Pero, la dispersión urbana ha sido favorecida también por la posibilidad de disponer en las zonas rurales de las mismas comodidades que ofrece la ciudad, tales como las redes de electricidad, el teléfono y el agua corriente (Dupuy, 1995: 128). Todos estos factores, unidos al creciente deterioro de las condiciones de vida en las saturadas urbes, contribuyen a que aumente el atractivo de vivir en localidades periféricas de las ciudades cada vez más alejadas de ellas. Con relación a esto, Ferrás (2000: 7-8), basándose en una encuesta del Instituto Gallup, comenta que en torno del 35% de los españoles preferiría vivir en poblaciones inferiores a 10.000 habitantes, que el 55% de ellos se inclinaría por las de menos de 50.000 y que sólo el 9% se siente a gusto en las metrópolis.

Aparte del deterioro de las condiciones de vida en los centros urbanos antes referido, como otras causas de estas tendencias hacia la dispersión de la población hay que mencionar los beneficios y los atractivos ambientales que ofrece el vivir en zonas menos congestionadas, en las que se puede encontrar más bienestar y calidad de vida, a la vez que viviendas más baratas y asequibles en comparación con los descomunales aumentos de los precios de las mismas en los centros urbanos principales.

En cualquier caso, las tendencias hacia la dispersión urbana no pueden dejar de ser relacionadas con el hecho de que las innovaciones de carácter tecnológico y organizativo hayan favorecido la localización diseminada de las actividades económicas, y propiciado la aparición de nuevos patrones de organización y de distribución de las ciudades (Dematteis, 1998: 24; Monclús, 1998: 8). En este sentido, las posibilidades emergentes que se derivan de las nuevas tecnologías de la comunicación son factores importantes que pueden ser considerados como efectos que refuerzan las tendencias hacia la dispersión de la ciudad. Por ejemplo, la generalización de la telefonía móvil o la creciente extensión del uso de internet (Terceiro y Matías, 2001: 56) son dos factores que favorecen que se produzcan cambios esenciales, en lo que se refiere a hacer posible una redefinición y compresión del espacio y del tiempo en los que las relaciones sociales se enmarcan (Giddens, 1999). De esta forma, muchas de las actividades que antes requerían necesariamente invertir tiempo en desplazarse de unos lugares espaciales a otros, ahora pueden ser realizadas, simultáneamente, por varias personas que se encuentren en diferentes lugares y que dispongan de la infraestructura necesaria para comunicarse por internet.

Encontramos un caso específico en los trámites municipales que conllevan algún tipo de relación con algunas ciudades españolas como Barcelona, Madrid, Sevilla y Zaragoza (García, 2002: 49). Muchos de estos trámites pueden realizarse hoy en día entrando en las páginas web de los ayuntamientos sin necesidad de desplazarse física-

mente a ellos. Otros ejemplos son las nuevas posibilidades de comprar o trabajar desde el hogar a través de la red de internet. Esto, claro está, que sólo es posible para ciertas personas con un cierto nivel cultural, profesional o socioeconómico que les permite tener acceso a dicha red. Se están configurando, de este modo, unas nuevas formas de relaciones sociales, laborales o comerciales, lo cual, además de los cambios en la organización del trabajo que conlleva, hace posible que la prestación de determinados servicios ya no requiera, para ser rentable, de la existencia de grandes concentraciones poblacionales, como sucedía en el pasado, sino que los servicios pueden estar dirigidos desde o hacia zonas con baja densidad poblacional sin que ello suponga la elevación de los costes. Entre tales servicios cabe mencionar también la posibilidad de adquirir música, libros y hasta el mercado del hogar a través de la red de internet, o también el hecho de que un médico pueda realizar, a sus pacientes, ciertas consultas virtuales, valiéndose para ello de esa red o de otras nuevas tecnologías de la comunicación y de la información (Estalella, 2002: 50). Éste y otros hechos, como las actuales tendencias que se desarrollan en ciertas ciudades hacia su descentralización administrativa, conllevan a que, a menudo, en los cada vez más indefinidos y difusos espacios periurbanos, se observe la existencia de diversas localizaciones de población que pueden considerarse como una especie de centralidades periféricas, en tanto que la situación de éstas, con respecto a los servicios disponibles o posibilidades de acceso a los mismos, es equiparable a la del centro urbano del que administrativamente dependen.

Pero, la creciente dispersión urbana a través de los espacios más o menos próximos a los centros de las ciudades también puede generar importantes efectos negativos o problemáticos. Entre tales efectos cabe destacar: los choques que surgen entre los usos urbanos y rurales del suelo, las fuertes transformaciones del paisaje y los perjudiciales impactos ambientales (especialmente, los relacionados con el aumento de la contaminación), las necesidades de dotar de servicios públicos apropiados a los nuevos territorios sometidos a urbanización difusa, las dificultades de tipo administrativo y fiscal que plantea la gestión de esos territorios, el aumento de los costes de infraestructuras, así como la generación y extensión de la idea de que el tipo de vivienda dispersa, a que la contraurbanización da lugar, es el paradigma por excelencia de calidad de vida y de bienestar, cuando esto también conlleva inconvenientes, entre los que cabe mencionar la fuerte dependencia del uso del automóvil. Sin embargo, todos estos problemas no nos deben hacer olvidar que la urbanización dispersa puede tener también importantes efectos positivos, tales como la mejora de las condiciones de vida y de habitabilidad de las viviendas (Nello, 1998: 49), la recuperación de determinadas zonas rurales deprimidas o la utilización de algunas de ellas que no tenían un uso aparente. Asimismo, dicha urbanización puede propiciar una redistribución de actividades económicas y de población en el territorio que, eventualmente, resulte beneficiosa (Ferrás, 2000: 2).

En definitiva, el desarrollo y la transformación urbanística de las ciudades, inherentes a la cada vez mayor extensión de estas formas de urbanización dispersa, han ido

empujando a la población hacia los confines urbanos invisibles e incluso más allá, hacia esa abstracción en proceso de conformación que denominamos las áreas metropolitanas o las ciudades dormitorio. En este contexto, la progresiva huida de las clases medias desde los cascos históricos hacia esas, más o menos difusas, periferias citadinas que constituyen las áreas de urbanización dispersa, produjo un despoblamiento general de los centros de las ciudades. El deterioro físico de las viviendas, la necesidad de muchas familias de contar con casas amplias y la carestía del suelo de los espacios urbanos centrales son, como se ha dicho páginas atrás, algunas de las causas principales de esta evasión que se ha repetido en la mayoría de las grandes ciudades de los países avanzados. El centro de estas ciudades ha sido ocupado por los operarios del sector terciario avanzado: el comercio de especialización, las oficinas de seguros, de banca, inversión, inmobiliarias, etc. Estas actividades se mezclan con una población envejecida que aún resiste en sus viviendas deterioradas o con grupos marginales que, sin tener otras posibilidades, se ven obligados a ocupar inmuebles en muy mal estado. Se producen, de este modo, importantes cambios en la distribución espacial de la población, los cuales, a su vez, tienen su reflejo en las estadísticas demográficas: al mismo tiempo que tiende a disminuir la población de los centros urbanos, se experimenta un progresivo aumento de la población en sus áreas circundantes.

Pues bien, en la medida en que tienden a consolidarse formas de ciudad difusas, cada vez menos jerarquizadas en torno de un centro específico y más vinculadas con lo global, tienden a quedar cada vez más obsoletas las viejas definiciones, basadas en los umbrales y en las densidades relativas de población, que han sido tradicionalmente la forma más simple de identificación de las ciudades. La determinación de umbrales y densidades (aparte de su carácter necesariamente normativo) choca, en primer lugar, con la dificultad insuperable de la delimitación de las unidades territoriales de referencia, en las cuales suele resultar, como se ha dicho antes, muy difícil deslindar claramente entre lo que es rural y lo que es urbano. Además, la creciente movilidad cotidiana de la población de las sociedades actuales resta cada vez mayor sentido a los cálculos de densidades basados en la población censada. Llevando la lógica de estos métodos hasta el límite, algunos centros urbanos terciarios, casi desprovistos de población residente pero congestionados a diario por el movimiento de personas y mercancías, no podrían, paradójicamente, ser considerados ciudad. Asimismo, tales cálculos esconden que muchas áreas "vacías" durante unos días de la semana o meses del año se encuentran saturadas en otros (Nello, 1998).

En lo que se refiere al caso específico de España, se manifiestan las actuales tendencias hacia la formación de ciudades cada vez más difusas, basta con comparar los datos demográficos de los censos de población de 1991 y 2001 para constatar estos cambios en la distribución de la población. Observamos pues en España la progresiva preponderancia del mismo modelo de ciudades dispersas y sin unos claros confines que en otros países de Europa. El resultado de ello es que se han despoblado los centros urbanos a cambio de un extrarradio cada vez más lejano. En esta situación, ¿cómo

conjugar el reto de mantener vivos los centros de nuestras ciudades con esa fuerte tendencia de huida hacia las periferias urbanas? Sean cuales fueren las soluciones para este dilema, lo cierto es que se requieren políticas integradas y mancomunadas, más allá de esa arraigada tendencia a que cada ayuntamiento local establezca sus planes de gestión del territorio y cree sus zonas urbanísticas.

Por último, hay que señalar que las presentes tendencias hacia la urbanización dispersa, que están teniendo lugar en las áreas rurales periurbanas más o menos próximas a las ciudades, se enmarcan en el contexto de la creciente revalorización de los ámbitos rurales y de la vuelta a tales ámbitos que se está experimentando en nuestros días. Pues bien, un importante efecto de la cada vez mayor comunicación e imbricación entre los ámbitos rural y urbano que de este hecho se deriva es que, no sólo se han difuminado las fronteras que tradicionalmente separaban ambos ámbitos, sino también sus niveles socioeconómicos y estilos de vida. En estas circunstancias, mientras que en los años setenta salir del pueblo significaba muy a menudo la expectativa de lograr el ascenso social en la urbe, hoy estamos haciendo el trayecto de vuelta. Hemos experimentado que residir en la ciudad no es siempre positivo y que, como todo, tiene una parte negativa representada en el estrés cotidiano, en la contaminación o en la mayor dureza que supone vivir situaciones sociales de desempleo o marginación en un contexto urbano, en el que el anonimato preponderante contrasta con las más sólidas redes de reciprocidad social existentes en el medio rural.

Además de la mejora de la calidad de vida y del reencuentro con la naturaleza, se asocia lo rural con la búsqueda de unas identidades individuales y colectivas asentadas en la tradición. Se explica así que en nuestros días se esté extendiendo la moda por la recreación de tradiciones más o menos auténticas o ancestrales. Unas tradiciones, a menudo, inventadas para confirmar la hipotética autenticidad de una vida campesina diseñada a demanda del cliente urbano. Se trata de costumbres que a veces ni siquiera han existido, por lo menos tal y como se las rememora, lo que responde a una demanda de una sociedad urbana global cada vez más homogeneizada que anhela lo exótico y lo ritual. En su origen, la tradición era una atadura, pues establecía unas férreas pautas de comportamiento que, con frecuencia, coartaban la libertad, pero al mismo tiempo simbolizaba la identidad y las raíces. En nuestros días, requerir tradiciones es una necesidad emocional, una búsqueda de lazos y de certezas emotivas en unos mundos cotidianos cada vez más conectados a la vertiginosa lógica moderna-urbana imperante a escala global, en los que, en consecuencia, muchos experimentan la sensación de que las cosas se mueven muy deprisa.

6. A modo de conclusión: problemas de las actuales formas de urbanización difusa y retos de las presentes políticas urbanas

Como hemos visto antes, en un contexto en el que cada vez está más extendido un modelo de ciudad difusa sin unos claros confines y estructurada en forma de red, tiende a perder sentido la tradicional dicotomía entre el campo y la ciudad. Esto se debe a que, en el nuevo escenario de la creciente globalización, se produce una cada vez mayor imbricación del primero y de la segunda. Como consecuencia, dejan de tener vigor las tradicionales dicotomías entre lo rural y lo urbano, a la vez que se experimenta un reemplazo de esas dicotomías por la dialéctica de lo local (rural y/o urbano) frente a lo global (Entrena, 1998: 178 y ss.). En estas circunstancias, es inapropiado continuar utilizando dichas dicotomías como categorías de descripción y de análisis. Lo que en nuestros días resulta fundamental no es tanto la definición de la ciudad en abstracto como sí la comprensión del proceso de urbanización en una doble vertiente: por un lado, a partir del examen de los procesos sociales que impulsan (y son impulsados por) el proceso de urbanización; y, por otro, con el estudio de las repercusiones de ese proceso sobre el conjunto del territorio. Estas repercusiones no podrán ser adecuadamente reguladas si no se articulan proyectos colectivos de planificación urbana, capaces de ordenar el desarrollo de la ciudad en beneficio de la mayoría de la población. Así, frente a los espacios urbanos ineficientes, segregados e insostenibles que se derivarían de una actuación irrestricta de los agentes privados, se precisa un diseño, un planeamiento y una estrategia colectiva. Diseño, planeamiento y estrategia que deben ser tanto sociales y económicos como ambientales y urbanísticos.

Carentes de este diseño colectivo, democráticamente definido y aplicado de acuerdo con los intereses mayoritarios, los espacios urbanos no serán ciudades. Serán, más bien, mosaicos de parcelas social y funcionalmente especializadas, yuxtapuestas sin otro principio ordenador que el de la renta urbana y el privilegio social. Conformarán así conjuntos inviables desde el punto de vista ecológico, inmanejables funcionalmente hablando y conflictivos en lo social. El desarrollo reciente de algunas de las grandes áreas urbanas de los Estados Unidos de América proporciona indicios con respecto hacia dónde puede conducir, en una sociedad avanzada, un desarrollo urbano de este tipo, sometido de forma abrumadora al dictado de los intereses privados. Falto de un proyecto colectivo que los regule, los espacios urbanos devienen, de este modo, conjuntos en los cuales la vida en común, que ha sido tradicionalmente el legado más positivo de la ciudad, resulta virtualmente imposible.

Un reto clave es dotar a los espacios urbanos de mecanismos de gobierno

democráticos que, sin destruir las identidades locales ni anular la riqueza que se deriva de las prácticas sociales en libertad, permitan planificar y gestionar unidades significativas del territorio, regiones metropolitanas enteras. En tiempos de preponderancia de la ciudad difusa, es decir, cuando las dinámicas urbanas integran todo el territorio, las administraciones públicas no deben continuar empeñándose ya en el estéril propósito de separar la ciudad de la no ciudad, sino que su objetivo primordial ha de ser tratar de gestionar, lo más eficazmente posible, unos espacios urbanos centrífugos (formados por áreas construidas y áreas abiertas, por lugares centrales y lugares periféricos o periurbanos, por sistemas generales y sistemas locales) a los que el sustrato histórico, las dinámicas sociales y la escala de las intervenciones aconsejan dotar de distintos proyectos basados en el ideal de lo que podría considerarse como la ciudad anhelada. Un ideal que, desde luego, se ha de configurar, contando con los actores sociales afectados por la puesta en práctica de las políticas urbanas destinadas a su consecución. Pero como en las realidades sociales concretas tales actores distan mucho de constituir grupos homogéneos, como entre ellos se manifiestan a menudo los intereses socioeconómicos diferentes, con frecuencia contrapuestos y eventualmente conflictivos, que existen en cualquier sociedad plural se hace necesario crear y salvaguardar unas condiciones jurídicas, económicas, de transparencia informativa y de respeto a los intereses generales de la población. La finalidad de ello es garantizar que sea la voluntad popular mayoritaria democráticamente expresada la que en todo momento determine las políticas urbanísticas a seguir. Sólo así se trabajará para evitar la posibilidad de que minorías organizadas puedan acabar desvirtuando y usurpando en su propio provecho los procesos de construcción de la ciudad, convirtiendo esa construcción y la de las áreas periurbanas en un objetivo de especulación al servicio de su particular enriquecimiento.

En relación con lo que se acaba de decir, la difusión y aceptación de los principios de representatividad, solidaridad, federación y subsidiariedad, como bases para el ordenamiento administrativo urbano, son elementos que apuntan en la buena dirección. Sin embargo, es necesario un gran impulso colectivo y democrático para imponer y concretar esos principios, cuya implantación deberá producirse en el contexto de una transformación progresiva del conjunto de los mecanismos en los que hasta ahora se han basado los procesos de urbanización. En este sentido, se requiere de las políticas urbanas una cada vez mejor y más efectiva regulación de la ordenación del territorio. Uno de los objetivos básicos de esta regulación ha de ser evitar que las presentes tendencias, hacia la ampliación espacial y difusión de las ciudades por las áreas periurbanas más o menos próximas a ellas, no den lugar a profundas alteraciones del equilibrio ecológico en esas áreas. Alteraciones que por el momento no se han logrado evitar en la mayoría de los casos. Así, las actuales formas de urbanización difusa conllevan, a menudo, un uso extensivo del suelo que, en contraste con las tradicionales formas de crecimiento compacto de las ciudades, está contribuyendo a exacerbar muchos problemas ambientales, tales como: aumento excesivo del vehículo privado, disminución de la calidad del aire, incremento enorme de los consumos energéticos, acre-

centamiento de los ruidos, pérdida del carácter multifuncional de la ciudad o destrucción de muchos de los tradicionales paisajes agrarios cercanos a las urbes. Todos estos problemas se caracterizan por estar fuertemente interrelacionados entre sí de forma compleja, de tal modo que el aumento de urbanizaciones en estructura difusa lleva directamente aparejado el incremento del uso del vehículo privado, lo cual, a su vez, genera más ruido, dispara los consumos energéticos de contaminantes que reducen la calidad del aire y hace que se necesite cada vez más espacio para la construcción de unas vías de comunicación que fragmentan el paisaje agrario. La principal causa de todo ello es que estas urbanizaciones difusas carecen a menudo de los servicios propios de la ciudad compacta (comercio, dotaciones públicas, ocio, etc.). Al mismo tiempo, se generan zonas unifuncionales (centros comerciales, sanitarios, industriales o de ocio) junto a las grandes vías de comunicación destinadas a proporcionar servicios a toda la población del área periurbana, lo que potencia aún más la movilidad privada, no sólo entre las diferentes áreas de la periferia urbana, sino también entre éstas y la propia ciudad central.

La consideración de las consecuencias ambientales negativas que se acaban de referir plantea el reto de adoptar, para los territorios periurbanos, modelos de desarrollo socioeconómico, así como de planificación y crecimiento urbanos, que tengan un carácter integral. Ello, sobre todo, porque la fuerte interrelación de los diferentes problemas haría fracasar, en mayor o menor grado, operaciones sectoriales. En cualquier caso, ésta no parece ser la tendencia en los procesos de periurbanización, en los que a menudo se observa una serie de hábitos de consumo in moderados e irreflexivos, tanto de los recursos naturales como de los espacios públicos. Unos hábitos de consumo que aumentan la huella ecológica de la ciudad a escala global y local, al mismo tiempo que disminuyen la calidad de vida individual y colectiva, ya que estas prácticas dan lugar a incrementos desmesurados de la producción de residuos y a una degradación de recursos naturales básicos como el agua, la energía, el suelo y otras materias primas.

Además de la ineludible responsabilidad de las administraciones públicas, la resolución de todos estos problemas requiere también, como se ha dicho antes, de la participación ciudadana democrática, la cual sólo puede lograrse si existen cauces institucionales y condiciones socioeconómicas que la hagan posible. Para fomentar esta participación, se necesita desarrollar un sentido individual y colectivo del compromiso que fortalezca el tejido asociativo y disponga a las personas a intervenir y a organizarse en torno de redes, con el objetivo de ocuparse en común de sus problemas e intereses. Pero, también hay que superar muchos obstáculos que hacen que las políticas urbanas y ambientales no sean efectivas. Por ejemplo, aunque los problemas ambientales antes mencionados no se circunscriben a las fronteras administrativas locales, regionales o nacionales, las competencias ambientales suelen estar dispersas entre multitud de organismos, áreas, secciones o departamentos. Esto dificulta enormemente que se desarrolle una gestión integral del medio ambiente, para cuya consecución se necesita de la coordinación entre las diferentes administraciones involucradas. Una coordinación que

con frecuencia resulta complicado llevar a cabo ya que, por lo general, los distintos departamentos de las administraciones públicas suelen tener una visión sectorializada de los problemas ambientales. Así se pone de manifiesto en su propia distribución estructural. En la mayoría de las ocasiones, esos departamentos únicamente se preocupan por las competencias que les han sido asignadas, sin realizar un análisis más profundo sobre las causas y las consecuencias que conllevan sus diferentes actuaciones. Desde luego, es cierto que existen áreas administrativas que sí poseen una perspectiva ambiental, pero habitualmente es escasa y está restringida al ámbito de sus específicas competencias. Además, suele ser usual que en otras áreas de la administración ni siquiera se planteen las repercusiones ambientales de su actuación, cubriendo el expediente con informes ambientales en sus proyectos, cuyas recomendaciones terminan muy frecuentemente sin tomarse en cuenta o ponerse en práctica.

Frente a estos y a otros problemas que presentan muchas de las actuales grandes urbes y sus entornos periurbanos, un ineludible reto es idear y poner práctica de manera efectiva políticas que apuesten a soluciones integrales y estrategias de desarrollo sostenible. Pero, el concepto de desarrollo sostenible estará incompleto si no se consigue la equidad y la cohesión socioterritorial; es decir, si los ciudadanos son los actores y los receptores de la sostenibilidad global, entonces buscar la sostenibilidad ambiental implicará también contribuir a preservar la vida y a asegurar la justicia y el bienestar humanos. Para conseguir aproximarse a la realidad de una sociedad más justa en los medios urbanos, se debe trabajar por la distribución equitativa de los bienes, servicios y oportunidades entre la población más desfavorecida, o sea, entre los colectivos sociales más tendentes a la exclusión social, que son los que acumulan más problemas sociales. En general, dichos colectivos se concentran en los barrios o áreas periurbanas más marginales y son los que sufren con más intensidad problemas como altas tasas de desempleo, baja cualificación profesional, alto riesgo de padecer formas severas de pobreza, el analfabetismo, el residir en infraviviendas, el hacinamiento familiar, el alcoholismo, la violencia doméstica, las toxicomanías, el deterioro del mobiliario urbano y la degradación de los espacios públicos y jardines, la existencia de una escasa infraestructura administrativa, cultural, deportiva, la poca actividad comercial, etc., etc. Todos estos y otros problemas exigen unas políticas urbanas de cohesión social que rompan con la polarización estructural y socioeconómica. Unas políticas encaminadas a propiciar la igualdad de oportunidades para acceder a una serie de bienes y servicios básicos, tales como el empleo, la educación, la sanidad, la vivienda o las prestaciones sociales.

Registro bibliográfico

Francisco Entrena Durán.
"Problemas y retos de las
actuales políticas urbanas
en el contexto de las
presentes tendencias hacia
formas difusas de ciudad".

Pampa. Revista
Interuniversitaria de
Estudios Territoriales,
Año 1, Nº 1, Santa Fe,
Argentina, UNL
(pp. 87-116).

Bibliografía

Arroyo, Mercedes (2001) "La contraurbanización: un debate metodológico y conceptual sobre la dinámica de las áreas metropolitana" *Scripta Nova*, nº 97, www.ub.es/geocrit/sn-97.htm, Universidad de Barcelona, Barcelona.

Bell, D. (1976) *El Advenimiento de la Sociedad Postindustrial*, Alianza Editorial, Madrid.

Berg, Van Den, L. et al. (1982) *Urban Europe. A Study of Growth and Decline*, Pergamon Press, Oxford.

Berry, B. (1976) *Urbanization and Counterurbanization*, Beverly Hills, Sage.

Borja, J. y Castells, M. (1997) *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Taurus, Madrid.

Bryan, Ch. (1995) "L'Agriculture périurbaine dans la Région de Montreal: des espaces protégés mais insuffisamment valorisés", *Coloquio Développement urbain et conservation de la Nature*, FIHUAT, IFHP, París.

Butzin, Bernhard (1988) "Counterurbanization: spatial division of labour and regional life-cycles in Canada", *Geographical perspectives*, nº 61 University of Utah, Salt Lake (US).

Carter, H. (1987) *El estudio de la geografía urbana*, Instituto de Estudios de la Administración Local, Madrid.

Castells, M. (1996) *The Rise of the Network Society*, Blackwell Publishers Ltd, Oxford.

Castells, Manuel (2001) *La galaxia Internet*, Plaza & Janés, Barcelona.

Champion, A.G. (1988) "Contraurbanization: the British experience" *Geographical perspectives*, nº 61 University of Utah, Salt Lake (US).

Chaparro Mendivelso, Jeffer (2002) "Una aproximación a la Urbanización Dispersa", Programa de Doctorado "Planificació territorial i desenvolupament regional", Asignatura: Transport i territori: anàlisi de la dimensió territorial de les polítiques de transport, impartida por el Profesor Dr. Rafael Giménez i Capdevila, Departament de Geografia Física i Anàlisi Geogràfica Regional, Universitat de Barcelona.

Crecente Maseda, Rafael; Miranda Barrós, David; Cancela Barrio, Javier y Marey Pérez, Manuel (2001) "Potencialidad de la ordenación parcelaria para la multifuncionalidad del espacio rural", en Actas del *IV Coloquio Hispano-portugués de estudios rurales sobre "La multifuncionalidad de los espacios rurales de la península ibérica"*, Santiago de Compostela 7 y 8 de junio.

Dematteis, Giuseppe (1995) *Progetto implicito. Il contributo delle geografie umana alle scienze del territorio*, Franco Angeli, Milán.

Dematteis, Giuseppe (1998) "Suburbanización y periurbanización. Ciudades an-

glosajonas y ciudades latinas”, en Francisco Javier Monclús (ed.) *La ciudad dispersa*, Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, Barcelona.

Dupuy, Gabriel (1995) *Les territoires de l'automobile*, Anthropos, París.

Dupuy, Gabriel (1998) *El urbanismo de las redes. Teorías y métodos*, Oikos-tau, Barcelona.

Entrena, Francisco (1998) *Cambios en la construcción social de lo rural. De la autarquía a la globalización*, Tecnos, Madrid.

Entrena, Francisco (2003) “From Westernization to the Whirl of Globality: Conceptualizing Globalization and Its Effects on Local Societies”, en Entrena, Francisco (editor) (2003) *Local reactions to globalisation processes. Competitive adaptation or socio-economic erosion*, Nova Science Publishers, New York.

Estalella, Adolfo (2002) “La consulta virtual”. *Ciberpaís*, Diario *El País*, febrero, nº 19, Madrid.

Ferrás, Carlos (2000) “Ciudad dispersa, aldea virtual y revolución tecnológica. Reflexión acerca de sus relaciones y significado social”. *Scripta Nova*, nº 69, www.ub.es/geocrit/sn-69-68.htm, Universidad de Barcelona, Barcelona.

Fielding, A.J. (1982) “Counterurbanization in Western Europe”, *Progress in Planning*, nº 17.

Font, Antonio (1997) “Anatomía de una metrópoli discontinua: La Barcelona Metropolitana”, *Papers*, nº 26, Barcelona.

Frey, William H.; y Zimmer, Zachary (2001) “Defining the city”, en Paddison, Ronan (editor) *Handbook of Urban Studies*, Sage Publications.

García, Fernando (2002) “Trámites municipales”, *Ciberpaís*, Diario *El País*, febrero, nº 19, Madrid.

Garrido, Fernando (1998) “La política agroambiental europea: una primera valoración de su aplicación en España”, Ponencia presentada al *VI Congreso Español de Sociología*, A Coruña, 24-26 de septiembre.

Giddens, Anthony (1999) *Consecuencias de la modernidad*, Alianza Editorial, Madrid.

Gómez Orea, D. (1995) “Los espacios periurbanos y su planificación. La agricultura exterior y su compañía urbana. La Huerta de Valencia: recomendaciones de futuro”, *Ponencias y comunicaciones del XXII Congreso Nacional de Parques y Jardines*, PARJAP 95, Ayuntamiento de Valencia, Valencia.

Hernández Montesinos, María Isabel (2001) “Estudio de las dinámicas agrarias y de las estrategias de los agricultores en medio periurbano”, en *Actas del IV Coloquio Hispano-portugués de estudios rurales sobre “La multifuncionalidad de los espacios rurales de la península ibérica”*, Santiago de Compostela 7 y 8 de junio.

Izcarra Palacios, Simón Pedro (1999) “El déficit de implementación de las directivas

medioambientales de la Unión Europea”, en *Revista Internacional de Sociología*, 24.
Lever, W.F. (2001) “The Post-fordist City”, en Paddison, Ronan (editor) *Handbook of Urban Studies*, Sage Publications.

López González, Francisco Javier; Crecente Maseda, Rafael y Fra Paleo, Urbano (2001) “El aspecto territorial y la correcta delimitación de las zonas de actuación como claves para el desarrollo rural y la aplicación de las iniciativas comunitarias”, en *Actas del IV Coloquio Hispano-portugués de estudios rurales sobre “La multifuncionalidad de los espacios rurales de la península ibérica”*, Santiago de Compostela 7 y 8 de junio.

Monclús, Francisco Javier (1998) “Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas”, en Monclús, Francisco Javier (ed.) *La ciudad dispersa*, Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, Barcelona.

Nello, Oriol (1998) “Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa”, en Francisco Javier Monclús (ed) *La ciudad dispersa*, Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, Barcelona.

Paniagua, Angel (1997) “Significación social e implicaciones para la política agraria de la ‘cuestión ambiental’ en el medio rural español”, en Gómez Benito y González Rodríguez (eds.) *Agricultura y Sociedad en la España Contemporánea*, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación/ Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS), Madrid.

Pellicer Corellano, Francisco (1998) “El ciclo del agua y la reconversión del paisaje periurbano en las ciudades de la Red C-6”,² en Francisco Javier Monclús (ed.) *La ciudad dispersa*, Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, Barcelona.

Precedo Ledo, A. (1988) *La red urbana*, Síntesis, Madrid.

Precedo Ledo, A. (1996) *Ciudad y desarrollo urbano*, Síntesis, Madrid.

Sánchez, Joan-Eugeni (1998) “Transformaciones en los sistemas productivos y expansión metropolitana”, en Francisco Javier Monclús (ed) *La ciudad dispersa*, Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, Barcelona.

Sancho Martí, J. (1989) “El espacio periurbano de Zaragoza”, *Cuadernos de Zaragoza*, nº 59, Ayuntamiento de Zaragoza, Zaragoza, 2 volúmenes.

Sevilla-Guzmán, Eduardo y López Calvo, Araceli (1993) “Agroecología y campesinado: reflexiones teóricas sobre las ciencias agrarias ante la crisis ecológica”, ponencia presentada a las Jornadas de Historia Agraria, abril, 1993, Almería.

Terceiro, José y Matías, Gustavo (2001) *Digitalismo. El nuevo horizonte sociocultural*, Taurusesdigital, Madrid.

Touraine, A. (1980) *El Postsocialismo*, Planeta, Barcelona.

Vester, Frederic (1997) *El futuro del tráfico*, Flor del viento ediciones, Barcelona.

Zárate, A. (1984) *El mosaico urbano: organización interna y vida en las ciudades*, Cuadernos de estudio. Geografía, Cincel, Madrid.

² Esta red está integrada por Barcelona, Montpellier, Palma de Mallorca, Toulouse, Valencia y Zaragoza.