

Planificación y gestión de la ciudad para la sociedad emergente

Sir Peter Hall

Peter Hall es Catedrático de Urbanismo de la *Bartlett School of Architecture and Planning, University College London*. Entre 1991 y 1994 fue asesor especial de Planificación Estratégica del Secretario de Estado de Medio Ambiente. En 1999 fue nombrado miembro del grupo de trabajo para asuntos urbanos del Viceprimer Ministro, cuyo informe "Hacia un renacimiento urbano" (*Towards an Urban Renaissance*) se publicó en junio de 1999. Es autor o editor de más de 30 libros, el más reciente de los cuales es *Cities in Civilization* (1998).

Following a brief reflection on the nature of forecasts and their limitations as the basis for planning, this article centres on the analysis of the main trends that will shape European cities in the early years of the 21st century: demographic, economic and technological aspects, and others to do with the standard of living, consumption and transport. Based on an analysis of the trends in each of these aspects, the writer outlines certain issues which are surfacing, the principal one being the appearance of an increasingly patent conflict between two types of interests which seem to be replacing the traditional lines of political opposition between capital and labour' on the one hand the drive to create wealth and, on the other, conservation of the environment. This conflict sometimes appears as opposition, which can occur in one and the same person, between the interests of the producer, basically the creation and maintenance of jobs, and the interests of the consumer, particularly those to do with collective consumption. However, these apparently irreconcilable issues can be brought closer together, which is the aim of some of the predominant trends in urban planning of the nineties: green growth, sustainable development, compact cities, and public transport as opposed to roads. Despite the all-round acceptance of these general principles, certain conflicts are noticeable when it comes to putting them into practice through specific policies; this is how attention is drawn to the problem of who is to pay for the cost of obtaining a higher quality environment and the limitations arising from the democratic system, where the decision-makers are dependent on the taxpayers whom they represent.

Tras una breve reflexión sobre la naturaleza de las predicciones y sus limitaciones como base de la planificación, este artículo se centra en el análisis de las principales tendencias que darán forma a las ciudades europeas en los primeros años del próximo siglo: aspectos demográficos, económicos, tecnológicos, relativos al nivel de vida y al consumo y transporte. A partir del análisis de ellos, el autor delinea cuestiones emergentes. La fundamental es la aparición de un conflicto, cada vez más claro, entre dos tipos de intereses que parecen estar sustituyendo las líneas tradicionales de oposición política entre capital y trabajo: por un lado, el impulso hacia la creación de riqueza y, por el otro, la conservación del medio ambiente. Estas cuestiones, aparentemente irreconcilables, pueden ser, sin embargo, conjugadas: a este objetivo responden algunas de las tendencias dominantes en el urbanismo de los años 90. A pesar de la aceptación general de estos principios, se pueden advertir algunos conflictos a la hora de ponerlos en práctica a través de políticas específicas.

En primer lugar, plantearé la cuestión de si podemos predecir el tipo de sociedad que planearemos en el futuro. Después, intentaré analizar algunas de las tendencias principales que configurarán nuestras ciudades en los primeros años del milenio que viene.

¿Podemos predecir el futuro?

¿Se puede predecir con exactitud el futuro? La respuesta es: a veces. H. G. Wells realizó una de sus predicciones tecnológicas más asombrosas en la obra *Anticipaciones* (1901): en un ensayo introductorio sobre *La locomoción en el siglo XX* predijo la llegada de las autopistas y, a su vez, el impacto que tendrían en el espacio y la distribución espacial en Gran Bretaña. Wells anticipaba que toda la mitad meridional del país se convertiría en una única zona urbana, unida por autopistas y otras "conexiones nerviosas". Su predicción no fue totalmente exacta: faltan los tubos neumáticos de transporte, aunque ahora hay otras "conexiones nerviosas" en forma de fax y de correo electrónico. Tampoco las autopistas han llegado a formar una única zona urbana; nunca ha sido posible viajar por ellas con la suficiente rapidez y cada vez resulta más difícil hacerlo. Pero Wells rozó el filo de una predicción aún más asombrosa y no para el siglo XX, sino para el XXI.

Wells siguió afirmando que "hay tanto capital representado por el tipo actual de ferrocarriles y están éstos tan firmemente asentados en la aceptación de los hombres que es muy dudoso que se intente ningún cambio fundamental en el sentido de una mayor velocidad o facilidad, a no ser que se vean expuestos a la presión de nuestra segunda alternativa: la competencia"; concepto con el cual se refería a las autopistas. Y eso es exactamente lo que ha sucedido. A finales del siglo XX, en todo el mundo desarrollado, los ferrocarriles protagonizan una triunfal

reaparición en escena con los trenes de alta velocidad: *Shinkansen* en Japón, *TGV* en Francia, *Inter-City 125s* en Gran Bretaña, *AVE* en España. Para el próximo siglo, prometen lograr lo que no han conseguido las autopistas: reducir el espacio geográfico, y no sólo unir la mitad de Gran Bretaña, sino también gran parte de Europa, en una sola megalópolis multicéntrica.

Wells hizo muchas otras predicciones erróneas y de mayor calibre. Es difícil predecir el curso de la tecnología, pero es mucho más difícil aún predecir la evolución de las tendencias culturales y políticas. En estos asuntos, Wells estaba tan equivocado como el común de los mortales.

De todo esto, extraigo yo dos moralejas. La primera es que los pronósticos suelen realizarse a partir de dos elementos: uno de ellos es muy fácil porque se basa en tendencias a largo plazo que, sólo ocasionalmente, se ven sujetas a sacudidas, como guerras u otras catástrofes y, el otro, resulta endiabladamente difícil porque supone centrarse en unos pocos avances clave que pueden cambiar muchos, por no decir la gran mayoría, de los supuestos de partida. Estos supuestos pueden ser de carácter técnico, como el ordenador personal y la *World Wide Web*; también pueden ser políticos, como las revoluciones rusas de 1917 y 1990 ó el establecimiento de la Unión Europea en 1957, y pueden cambiar por completo el rumbo de los asuntos mundiales.

La otra moraleja es que la planificación depende de predicciones y actúa para influir en ellas, para contribuir a cambiar los resultados que producen. Pero esto sólo puede hacerlo hasta cierto grado, que está determinado por el modo en que la gente se comporte y por el modo en que las fuerzas exteriores —económicas, políticas y sociales— hacen que se comporte. Si los responsables urbanísticos formulan predicciones que van muy en contra de lo que la gente común y corriente quiere hacer para organizarse la vida, cometerán los más catastróficos errores. A no ser que se encuentre en una economía de guerra, la gente quiere actuar a su modo. Ya pueden los responsables elaborar toda clase de grandes presuposiciones teóricas sobre la necesidad de que cambie sus pautas de conducta, que no lo hará, a menos, claro está, que se vea arrastrada por la más imperiosa de las necesidades.

Los elementos fundamentales de la ciudad del futuro

Este preámbulo, un tanto extenso, era necesario para dejar claro que los autores de predicciones harán bien en dar muestras de prudencia, sobre todo al predecir los que pueden ser algunos de los problemas básicos, relacionados con los valores de la sociedad según se expresan en el proceso político. Permítaseme ahora abordar directamente la cuestión del futuro de la ciudad europea.

Demografía

En primer lugar, parto del supuesto de que no va a producirse una guerra mundial u otro cataclismo. Esto es mucho suponer, aun cuando no hayamos sufrido una gran guerra durante medio siglo, uno de los períodos de paz más largos de la historia europea o mundial. Las mayores amenazas pueden venir del crecimiento de China como potencia y de la demografía del Oriente Medio islámico. Pienso que la

apuesta más segura es predecir que vamos a resistir ambas amenazas: la primera, porque China tendrá que afrontar tensiones internas sumamente fuertes a medida que se industrializa y se hace más próspera; la segunda, porque predominantemente adquirirá la forma de amenazas terroristas y guerras locales, en cierta medida asociadas a las fuertes presiones migratorias que se originarán en todo el frente sur de Europa. He de decir que estas presiones van a ser una realidad, como ya saben perfectamente en esta parte de Europa, y que traerán consigo una necesidad mucho mayor de control y vigilancia de la que tenemos hoy día en este país, por muy irritante que tal cosa nos parezca a muchos. También pienso que van a plantear un verdadero reto con respecto al modo de integrar mejor a nuestras poblaciones étnicas minoritarias, que están muy concentradas en unas pocas ciudades europeas. El peligro reside en que la desventaja, representada en un alto nivel de desempleo estructural entre los jóvenes, es el mejor caldo de cultivo que existe para los movimientos fundamentalistas y separatistas, como se puede apreciar claramente en Oriente Medio y África del Norte. Pero, quizás, logremos el milagro, como hemos hecho tan a menudo en nuestro país, de integrar en nuestro seno a las minorías religiosas, permitiendo que vivan sus propias formas de culto y, a la vez, se relacionen en términos cordiales con el resto de la sociedad. Así lo espero, aunque no será fácil.

Hay otra amenaza que debería preocuparnos: el incremento de la delincuencia organizada, unas veces vinculada al terrorismo y, otras, independiente. La delincuencia se mundializa exactamente igual que se mundializa todo lo demás. Y las regiones en las que, por su estructura social, se ha ido forjando la tendencia a formar asociaciones ilegales o en las que el colapso del orden económico existente ha favorecido una economía sumergida, ahora pueden exportar este tipo de servicios con mayor o menor libertad allende las fronteras. El consuelo que nos queda es que, quizá, estemos asistiendo a un declive del otro tipo de delincuencia, la de pequeña escala y también de la violenta. La razón es demográfica. Si hay una cosa de la que podemos estar razonablemente seguros con respecto a la delincuencia es que surge cuando hay muchos jóvenes, como en las décadas de 1820 y 1830, y alcanza su mínimo cuando el número de jóvenes disminuye, como en la década de 1930. Y, pronto, seremos testigos de una gran disminución del número de jóvenes, tanto de sexo masculino como femenino, debido al descenso de las tasas de natalidad, a menos que los admitamos como inmigrantes, sean legales o ilegales.

Otro supuesto del que parto es que la Unión Europea seguirá siendo una realidad y que esta realidad estará integrada, de mejor o peor suerte, en el año 2050, pese a los euroescépticos británicos. Ya viajamos libremente por tren y por aire sin necesidad de autorización y sin obstáculos –aunque el Reino Unido, hasta ahora, constituye una excepción excéntrica–, y lo haremos sin necesidad de pasaporte o de lo que lo sustituya para entonces. Además, imagino que nos parecerá bastante fácil la comunicación, porque el inglés se habrá convertido en una lengua básica en Europa y porque dispondremos de traductores lingüísticos, probablemente –como todo el *software* del año 2050– introducidos en minúsculas placas en nuestro cerebro y suministrando la información directamente. Nos sentiremos españoles o británicos o franceses (o, para tal caso, madrileños o londinenses) y, a la vez, europeos. No es difícil tener una doble o una triple identidad.

¿Habrá otros sucesos catastróficos, algún suceso que cambie de modo extraordinario nuestras vidas? Podría producirse alguna pesadilla médica en forma de plaga o un nuevo brote de enfermedades resistentes a los fármacos, que marcarían un retorno a los tiempos anteriores a la penicilina y los antibióticos y que podría tener efectos bastante graves en nuestras predicciones demográficas. Podría haber un calentamiento global, lo cual implicaría que el clima del sur de Inglaterra se asemejaría más al de Burdeos o que el clima de Castilla se asemejaría al del Sahara central. Esto encajaría perfectamente en el intervalo de variación temporal, porque, si mal no recuerdo, según la geografía histórica, ésa era la situación en los tiempos de las Cruzadas. Podría hacer que los británicos se asemejaran más a los italianos, pero a la vez, probablemente, implicaría un ascenso del nivel del mar que amenazaría extensas zonas bajas de Europa.

Todos estos cambios son razonablemente previsibles, pero es aún más probable que se produzcan saltos de magnitud increíble en nuestra capacidad para tratar ciertos tipos de enfermedades, sobre todo el cáncer, hasta el punto de que podamos disfrutar de una prolongación apreciable de la esperanza de vida. Se producirían en tal caso consecuencias de todo tipo, incluido un cambio en las proyecciones de la población actual, según las cuales es probable que la población empiece a disminuir alrededor del año 2025. Empeoraría, así, la carga que supone mantener a personas económicamente dependientes, a menos que adoptemos la solución lógica, como han hecho los americanos, y suprimamos la jubilación obligatoria. Yo manifiesto que tengo interés por ello, sin lugar a dudas. El problema es que la medicina dedicada a mejorar la esperanza de vida dará lugar a un aumento de los ancianos muy ancianos, es decir, de personas mayores realmente dependientes y cuya atención médica es cara: una pesadilla médica, ética y económica.

En cualquiera de los casos, lo que genera en toda Europa la caída de la tasa de natalidad es que la población está abocada a un envejecimiento medio; de hecho, ya lo está haciendo, y esto tendrá repercusiones sociales y políticas de toda índole: el crecimiento de un poder gris y una cierta mentalidad conservadurista que podría extenderse al sistema de planeamiento urbanístico. Imagínense un mundo con una gran cantidad de personas mayores cultivando sus jardines y empleando su considerable tiempo libre en actividades de voluntariado, incluida la defensa de lo que en inglés se denomina *nimbvism*, que equivaldría, *grosso modo*, al lema "en mi vecindario no, gracias"; un problema de gran magnitud para los responsables urbanísticos convencionales. También significará que estas personas requerirán la mejor atención médica dispensable para mantenerlos con vida el mayor tiempo posible, con lo que se exacerbaría palpablemente el problema que acabo de exponer.

Lo que sí puede ser una novedad es la presión migratoria procedente del exterior: desde América Latina y Asia Oriental a los Estados Unidos; de Europa del Este y el Sureste, África del Norte y la *Commonwealth* a la Europa occidental y central (Hall, 1993). Un problema particularmente evidente, desde la desintegración del antiguo imperio soviético, es la presión de los refugiados en Europa occidental, sobre todo (hasta la gran transformación política de principios de 1993) en Alemania. La respuesta europea, como se hizo evidente a raíz de la reunión de los Ministros de Interior en Copenhague, en la primavera de 1993, ha consistido en controlar la inmigración (la denominada política de la "Europa fortaleza"). Pero

esto, a menos que se refuerce con controles uniformes y muy estrictos en las fronteras comunes, cada vez será más difícil, debido a la plena realización del mercado único, al acuerdo de Schengen y al crecimiento del turismo internacional. Así pues, una posibilidad que tiene muchos visos de realizarse, en Europa y en los Estados Unidos, es el incremento de una población ilegal mantenida gracias a la economía sumergida y concentrada, especialmente, en los núcleos de las grandes ciudades. Esto, incidentalmente, traerá como consecuencia que las estadísticas de la población oficial cada vez serán menos fiables. También, significará que las zonas urbanas cada vez se harán más cosmopolitas, con las ventajas y desventajas que tradicionalmente se derivan de la existencia de poblaciones heterogéneas (pequeños negocios, junto a los problemas que entraña enseñar en aulas escolares multilingües y multiculturales).

Economía

La tendencia económica más importante será la continuación del largo proceso de cambio económico y social que ha venido produciéndose durante gran parte de los últimos cincuenta años y, clarísimamente, durante los últimos treinta años. Todos conocemos sus componentes principales: mundialización de la economía, incorporación de la mujer a la vida laboral, reestructuración de las empresas y desarrollo flexible de la especialización, e importancia decisiva de la educación y la formación para la inserción en la vida laboral. Hace diez, incluso hace cinco años, hubieran merecido un debate exhaustivo; ahora son tan omnipresentes que constituyen un tópico de cualquier periódico o tertulia televisiva, así que creo que no requieren demasiada explicación. Lo que es importante es examinar cuáles serán sus consecuencias de ahora en adelante, para averiguar a dónde nos llevan.

El primer aspecto es que ya se han producido la mundialización de la desindustrialización y que, en su mayor parte, las economías nacionales han pasado de ser economías con un sector industrial de proporciones razonables a economías en las que el sector industrial ocupa mercados muy especializados y en las que la mayoría nos ganamos la vida intercambiando información. El segundo aspecto es la existencia actual de presiones paralelas para deslocalizar la producción de servicios y sustituir el capital por trabajo en los servicios de información. Todos los adelantos producidos en materia de *software* —ya sean mejores correctores ortográficos para arreglar mi desastrosa ortografía o programas de reconocimiento de voz—, incrementarán la reducción de la demanda de secretarios personales o servicios de mecanografía. Cada avance en las telecomunicaciones aumentará el incentivo de desplazar grandes centros de atención telefónica al cliente de Londres a Glasgow y Newcastle upon Tyne, o de Madrid a Sevilla, o a lugares más distantes, de Bangladore a las Bahamas. La televisión digital verdaderamente interactiva, en convergencia con la tecnología informática, revolucionará la educación y hará superfluos a muchos representantes del actual colectivo docente, aunque debería posibilitar que algunos de ellos se reciclen para realizar otro tipo de trabajos que creen nuevos programas y ofrezcan interacción personal con los estudiantes, presencial y en línea.

Es irónico que las nuevas tecnologías de la información representen un retorno del sistema de encargados, un método de bajo coste que funcionaba en las escuelas del

las zonas urbanas cada vez se harán más cosmopolitas, con las ventajas y desventajas que tradicionalmente se derivan de la existencia de poblaciones heterogéneas (pequeños negocios, junto a los problemas que entraña enseñar en aulas escolares multilingües y multiculturales)."

siglo XIX. También resulta irónico que la tecnología permita que el 80% de los estudiantes motivados se enseñen a sí mismos con una intervención mínima, quizá en casa con lo que se consigue un gran ahorro de energía—, y se concentren los esfuerzos en el restante 20% de alumnos necesitados de formación extremadamente especializada y de alta calidad.

La razón que debe movernos a este tipo de formación es evidente y, si hay una acción del Gobierno Blair que debamos aplaudir, es, sin lugar a dudas, que haya comprendido que, si este 20% de alumnos se pierde para el sistema, se producirá una catástrofe económica y social de primera magnitud, no sólo para ellos, en términos de vidas enteras perdidas, sino para todos nosotros. Y a esto se añade lo que podríamos denominar "formación de guetos educativos", que significa que, a medida que las escuelas compiten cada vez más como productos de consumo rivales, algunas de ellas están abocadas al fracaso y a dedicarse, exclusivamente, a canteras de infrarrendimiento y extremadamente deficitarias. Las estadísticas británicas señalan que estas escuelas están todas en las grandes ciudades, especialmente en Londres.

Este problema requerirá un esfuerzo a largo plazo, que incluye la ruptura y dispersión sistemática de esos islotes de carencias concentradas. Y esto siempre ha sido, y siempre será, políticamente impopular. El remedio, seguramente, pasa porque las viviendas sociales, las viviendas baratas, estén lo bastante dispersas para que los niños que viven en ellas se integren plenamente en el sistema educativo general y que los demás residentes no lo consideren una amenaza. Parece más fácil hacer este tipo de construcción y reconstrucción a gran escala, y que los nuevos residentes acepten, desde el principio, la mezcla como un hecho, que insertar viviendas sociales en zonas residenciales ya establecidas: políticos, por favor, tomen nota.

No obstante, es muy probable que estas tendencias produzcan otro problema más insidioso. Si la deslocalización y la tecnología van a borrar de la existencia un gran número de empleos administrativos de nivel básico y medio, hay que recordar que éstos son empleos que desempeñan, en proporción muy elevada, mujeres trabajadoras que han entrado en la vida laboral activa en número considerable en el último cuarto de siglo y que, en algunos casos, se han convertido en las únicas que sustentan económicamente sus hogares. Y esto podría ocurrir, precisamente en una época en que los gobiernos, como el actual, quieren ofrecer a las madres acogidas a la asistencia social la posibilidad de volver a trabajar.

No debemos ser muy pesimistas a este respecto, porque por cada trabajo que desaparece se crea otro. Hay grandes beneficios potenciales en muchos servicios a empresas, incluidos no sólo los de tipo comercial, como el derecho, la contabilidad y las relaciones públicas, sino también los representados por lo que se podrían denominar profesiones de diseño, como la arquitectura, la ingeniería e, incluso, el urbanismo, por no mencionar la moda y el diseño industrial. Hay un crecimiento continuo en las funciones de control remoto de alto nivel. Hay una explosión en las industrias culturales y de creación, desde las artes escénicas, pasando por galerías y museos, hasta los medios impresos y electrónicos. Están la educación y la investigación, están los servicios de salud para una población en proceso de envejeci-

miento y muy concienciada de la salud y está el turismo, tanto en sus formas de ocio como de negocio. A la cabeza de todo esto, hay un despliegue de personal local que se dedica a prestar servicios que la población urbana demanda y cuya prosperidad económica es suficiente para sufragarlos, ya sea a través del mercado o con impuestos. Estas actividades entrañarán un número creciente de empleos porque, con determinadas excepciones, no pueden sustituirse fácilmente por la tecnología. Además, si se consideran en conjunto, se da uno cuenta de que son estas actividades las que se localizarán desproporcionadamente en las ciudades, incluso en el centro mismo de ellas.

Pero, a este respecto hay que tener cuidado. Parece que los nuevos empleos se polarizan: hay muchos buenos empleos que requieren educación y formación y ofrecen una remuneración salarial razonable y hay otros muchos que son actividades de muy baja cualificación y salario mínimo. En otras palabras, el proceso podría perpetuar e intensificar el tipo de distribución desigual de ingresos que ya hemos visto, especialmente en las principales ciudades de Europa. Como comentan algunos economistas estadounidenses, como Robert Reich, el problema es que la tendencia favorable a un empleo de alto nivel de formación está aumentando con relación a la tendencia a un empleo de baja cualificación y escaso nivel de formación, y a los gobiernos les va a resultar difícil paliarlo, aparte de intentar garantizar que todo el mundo reciba la mejor educación posible y de facilitar adecuados cursos de reciclaje formativo.

En cuanto responsables urbanísticos, hay dos preguntas que deberíamos plantearnos acerca de esta emergente economía de la información. La primera es dónde se desarrollará. Estos nuevos servicios reducirán tanto la necesidad como el deseo de viajar y, casi con toda seguridad, significarán que mucha gente ya no tendrá necesidad de trabajar cinco días a la semana o cualquiera que sea la jornada correspondiente en el año 2050. De hecho, podemos darnos perfecta cuenta de que el proceso está empezando a desarrollarse desde ya mismo, viendo las condiciones de trabajo de los profesionales liberales, como los profesores de universidad o los consultores. A medida que las grandes empresas se hagan cada vez más virtuales, subcontratando muchas de sus funciones a proveedores especializados y proporcionando un espacio de trabajo compartido a una fuerza de trabajo circulante residual, este proceso experimentará un incremento exponencial. El trabajador profesional típico del año 2050 comenzará el día trabajando un par de horas en casa, irá a una oficina local compartida para asistir a una reunión —o quizá se reúna en una sala de hotel alquilada especialmente para la reunión—, viajará en tren o avión a una reunión parecida en Europa, para después recogerse en la habitación de un hotel acondicionada como oficina doméstica, desde la que se podrá comunicar libremente a través de cualquier medio informático, incluidas la videoconferencia y el acceso instantáneo a todo tipo de información.

Un resultado de todo esto es la competencia: no sólo los países, sino también las ciudades empiezan a competir por realizar actividades mediante una combinación de estrategias que, en la medida de lo posible, incluyen incentivos directos e indirectos, combinados con fomentar las relaciones públicas y una alta calidad de vida, tanto física como cultural (de ahí, por ejemplo, la importancia de nombrar Glasgow capital cultural europea, o la creciente importancia de los Juegos

las ciudades empiezan a competir por realizar actividades mediante una combinación de estrategias que, en la medida de lo posible, incluyen incentivos directos e indirectos combinados con fomentar las relaciones públicas y una alta calidad de vida, tanto física como cultural...

Olímpicos y otros acontecimientos deportivos de primer orden, o las grandes ferias mundiales como la Expo '92). Se intenta hacer uso de fondos nacionales y/o internacionales para aumentar los nodos y los accesos (es el caso de la nueva terminal del aeropuerto de Sevilla, el tren de alta velocidad y las telecomunicaciones avanzadas, todo parte del paquete de la Expo '92; o el desarrollo de *Euralille* alrededor de la nueva estación del TGV en Lille; o la campaña de Kumamoto para ampliar la red *Shinkansen*). Las ciudades periféricas, se observará, son actores especialmente entusiastas en esta clase de competición, debido a un acusado sentimiento de que parten de una situación de desventaja intrínseca. Pero hay otras ciudades más céntricas que también intentan mejorar su función como centros de servicios, por ejemplo, los nuevos centros de conferencias de ciudades como Pittsburgh y St. Louis o Birmingham (Inglaterra), o la propuesta de un gran centro de negocios europeo en Massy, en las afueras de París, unido a la nueva estación del TGV.

Estos planes suelen estar estrechamente vinculados a la creación de nuevas infraestructuras de transportes y comunicaciones para subvenir a las necesidades de la nueva economía de la información. Subrayan el hecho de que las políticas de regeneración y reorientación urbanística son muy dependientes de las inversiones realizadas, o bien a través de los ministerios nacionales de transporte y telecomunicaciones, o bien (de modo creciente) a través de compañías de ferrocarriles y de telecomunicaciones del sector privado. Esto subraya la creciente dificultad, a escala urbana local, de asegurar un programa coordinado de inversiones. Alguno de los casos más satisfactorios han tenido lugar en países como Francia, donde hasta hace poco se mantenía una larga tradición de planificación y control urbanístico central, así como de propiedad estatal de las inversiones clave en infraestructuras, de tal modo que, por ejemplo, el gobierno podía determinar que la ruta del nuevo *TGV Nord* pasara por Lille, permitiendo así al municipio constituir una *Société d'Economie Mixte* para llevar a cabo el plan de renovación urbana correspondiente. Pero, en Gran Bretaña, el gobierno está llevando a cabo la renovación de la orilla oriental del Támesis, el llamado *East Thames Corridor*, con una fuerte presencia del sector privado, continuando así, la tradición de los muelles de Londres a una escala espacial mucho mayor.

Un aspecto central acerca de estos proyectos es, precisamente, el hecho de que —al igual que sus equivalentes en los años 80— son *proyectos*: se consideran ejercicios de renovación urbana, singulares, limitados en el tiempo, acotados espacialmente. El prototipo son los *grands projets* de París, aunque entrañan un grado mucho mayor de subvención pública de lo que es generalmente normal. Analizados más de cerca, los *projets* de 1990 constituyen un grupo muy variado; varían sus objetivos básicos, sus medios de intervención, su nivel preciso de combinación pública y privada. Oscilan entre ejercicios bastante convencionales de renovación urbana, a través del fomento de la propiedad inmobiliaria, y ejercicios muy elaborados e incluso oscuros de creación, a largo plazo, de entornos de innovación, como es el caso de *Multifmction Polis* de Adelaida o la Cartuja 93 de Sevilla (ésta última

Las ciudades periféricas, se observará, son actores especialmente entusiastas en esta clase de competición, debido a un acusado sentimiento de que parten de una situación de desventaja intrínseca

actualmente muy comprometida por la especulación y, posiblemente, destinada a convertirse en un proyecto de fomento de la propiedad convencional). Estos. los casos más interesantes, son muy tentadores, porque representan un increíble salto al vacío por parte de organismos públicos sin experiencia previa; incluso el MITI japonés, padre espiritual del programa interno *Technopolis* y del MFP, su variante para la exportación. en lo esencial están comprometiéndose en un ingente experimento socioeconómico.

Tecnología

El argumento es que, si nos guiamos por la experiencia previa, podemos afirmar, con casi absoluta seguridad, que la revolución de la tecnología de la información (TL) *no* significa que vaya a disminuir la necesidad y el deseo de contacto personal. La crónica histórica refleja muy claramente que el crecimiento de las telecomunicaciones va en paralelo al crecimiento de los viajes particulares; y así será en los próximos cincuenta años. No sólo las telecomunicaciones no reducirán la necesidad y el deseo de viajar, sino que lo más probable es que lo multipliquen: el incremento del intercambio de información traerá consigo una necesidad de contacto personal cada vez mayor. En relación con esto, una cuestión clave es dónde se desarrollará esta actividad.

Todos los datos de que disponemos, incluso los procedentes de los grandes gurús del ciberespacio, como Bill Gates, apuntan a que los centros de las ciudades conservarán su capacidad única de proporcionar las localizaciones más rentables para llevar a cabo gran parte de esta actividad, sencillamente porque en ellos se ha acumulado, históricamente, el peso de las funciones de interrelación, y porque también confluyen en ellos los sistemas de transporte de orientación radial. Una vez más. los datos empíricos indican que la jerarquía urbana aquí, en Europa, no ha cambiado mucho en los últimos cuarenta años y no cambiará mucho en el futuro.

El principal nuevo elemento de influencia probablemente será el desarrollo del sistema europeo del ferrocarril de alta velocidad, según los planes actuales que se desarrollarán ampliamente en torno al año 2010. Sabemos por experiencia que estos trenes absorberán cerca del 80-90% del tráfico hasta una distancia de 500 kilómetros y cerca del 50% hasta una distancia de 800 kilómetros. Esto significa que. para el año 2010, una vez que el sistema conecte todas las principales ciudades de Europa, desde Sevilla hasta Glasgow y Umeå, prácticamente todo el tráfico entre pares de ciudades clave –Sevilla, Madrid y Barcelona; Barcelona y París; Munich y Colonia; Colonia y Bruselas; Bruselas y Londres; Bruselas y París; Copenhague y Estocolmo– será por ferrocarril. El tráfico de larga distancia seguirá siendo aéreo y una cuestión decisiva de planificación serán los enlaces entre los dos sistemas en los aeropuertos. Esto ya ocurre en el aeropuerto de París-Charles de Gaulle, y pronto se implantará en Amsterdam y Frankfurt. Lo más probable es que estos lugares se conviertan en verdaderos nuevos centros urbanos, como ya sugirió Dejan Sudjic hace unos años. No sólo atraerán una gran cantidad de negocios a través de los centros de exposiciones y congresos y hoteles; probablemente, también, se convertirán en centros comerciales con entidad propia, como sucede en los planes de la Terminal 5 de Heathrow. De modo que estos nuevos nodos empresariales competirán con los centros tradicionales.

"... las políticas de regeneración y reorientación urbanística son muy dependientes de las inversiones realizadas, o bien a través de los ministerios nacionales de transporte y telecomunicaciones, o bien (de modo creciente) a través de compañías de ferrocarriles y de telecomunicaciones del sector privado. Esto subraya la creciente dificultad, a escala urbana local, de asegurar un programa coordinado de inversiones."

Peter Hall

Ahora bien, estos ferrocarriles no sólo tendrán importancia como medio de transporte hasta los centros de negocios. También llevarán a esas mismas personas, a algunas por lo menos, de casa al trabajo. Un concepto completamente nuevo en los años noventa es el relativo a la red de metro regional: una red de trenes de alta velocidad que conecta ciudades periféricas de tamaño medio, a través de los centros de las grandes ciudades. Estocolmo lleva muy avanzados los planes para crear un sistema de estas características alrededor del lago Malar. Copenhague está construyendo un sistema internacional utilizando el nuevo enlace de Oresund, cuya apertura está prevista en el año 2000. Suiza está creando una red que comunica el país entero de la misma manera. Alrededor de Londres se está creando un sistema parecido, que conecta ciudades situadas a una distancia de hasta 150 km del centro. Estos sistemas transformarán las relaciones espaciales en las grandes áreas metropolitanas de Europa de una manera tan radical como lo hizo la red de metro en las décadas de 1960 y 1970, y los responsables urbanísticos pueden y deben utilizarlos como un elemento primordial de las estrategias espaciales concebidas para estas regiones.

Los trenes conectan unos centros con otros; siempre han sido destacados motores de centralización urbana, a diferencia de los aeropuertos y de las autopistas periféricas, que tienen un movimiento centrífugo. Como las zonas alrededor de las estaciones de ferrocarril a menudo son objeto de una percepción muy negativa, junto al hecho de que en el pasado los ferrocarriles producían una enorme cantidad de hollín y, además, requerían una enorme extensión de terreno para mercancías, ahora constituyen notables emplazamientos para llevar a cabo planes de regeneración urbana: la estación de Kings Cross de Londres y la estación del Midi de Bruselas son ejemplos de primer orden. Queda por ver si las estaciones urbanas o suburbanas pueden actuar como focos de desarrollo de modo similar. La experiencia japonesa en Shin Yokohama y la experiencia sueca en Estocolmo indican que sí es posible; en el Reino Unido, estamos empezando a comprobar, de modo drástico, esta teoría en el desarrollo de la Thames Gateway al este de Londres.

Un elemento igualmente importante, en los futuros patrones urbanísticos, es la evolución de una variante europea de la ciudad fronteriza de Joel Garreau. Algunas de ellas, en los puntos de transbordo aeropuerto-ferrocarril; otras, que sirven como punto de enlace entre los trenes de alta velocidad y los límites exteriores de las redes metropolitanas de transporte. Ya existen precursores aquí en Europa, en los años 1990: París-Charles de Gaulle, París-Disneylandia, Massy-Palaiseau, Lyon-Satolas, Frankfurt, Amsterdam-Schiphol, Kassel-Wilhelmshöhe. Estocolmo-Syd. De aquí al año 2010, se les habrán unido muchos otros: Ebbsfleet y Ashford International, y estaciones de aparcamiento en la West Coast Main Line desde Euston. Todos estos constituirán los nodos de nuevos grandes proyectos de desarrollo.

Sólo esto ya nos lleva a pensar qué es lo que significan esas palabras que todos empleamos tan a menudo: centralismo y urbanismo. Las ciudades nunca han permanecido inmóviles a lo largo de la historia. Por ejemplo, en el Edimburgo del siglo XVIII, los constructores crearon una ciudad nueva enfrente de la antigua. Lo mismo hicieron en Bath y, hoy, son aclamadas como máximos exponentes de la

podemos afirmar, con casi absoluta seguridad, que la revolución de la tecnología de la información (TL) no significa que vaya a disminuir la necesidad y el deseo de contacto personal ... el incremento del intercambio de información traerá consigo una necesidad de contacto personal cada vez mayor. En relación con esto, una cuestión clave es dónde se desarrollará esta actividad."

Planificación y gestión de la ciudad para la sociedad emergente

planificación urbana temprana en nuestras costas. De modo similar, en Londres, los monarcas sajones y normandos desarrollaron un nuevo centro urbano a varios kilómetros de distancia del antiguo; en siglos posteriores, los especuladores de la construcción desarrollaron toda una nueva zona residencial de prestigio cercana al nuevo centro y, finalmente, como de repente, la calle central pasó de ser una calle residencial de moda a ser una de las mayores calles comerciales del mundo. Sería interesante formularse la siguiente pregunta: ¿qué argumentos se habrían aducido si, en alguno de esos momentos, hubiéramos realizado una encuesta urbanística para opinar sobre todas estas transformaciones? Por supuesto, hubiera sido perfectamente inútil: las ciudades viven en constante proceso de evolución y cambio y no tiene sentido impedir que así sea. Lo cual significa que, en la práctica, muchos centros urbanos actuales se extinguirán, mientras que otros centros incipientes—incluidos los denominados nuevos centros extraurbanos, muchos de los cuales no son extraurbanos en absoluto— se transformarán en nuevos centros urbanos. Lo que los responsables de urbanismo pueden y deben pensar es cómo hacer que estos centros crezcan conservando, en lo posible, sus virtudes tradicionales: trabajo diario en oficinas y comercios; ocio, cultura e, incluso, turismo; y un buen sistema de transporte público.

Riqueza y consumo

Esto guarda relación con la otra gran cuestión, que es cómo y dónde gastar nuestros ingresos. Mi supuesto, haciendo un cálculo conservador, pese a la complicación bastante apreciable de que seguirá existiendo la desigualdad de ingresos, es que en Europa, en un plazo de cincuenta años, seremos tres y cuatro veces más ricos por término medio. Es bastante fácil defender esta suposición porque existe una tendencia muy a largo plazo que se ha prolongado durante siglos. El cálculo aún podría ser superior si se acelera la tendencia histórica de crecimiento; podría ser inferior si las tasas de crecimiento se contienen como reacción a la competencia feroz de los nuevos países industrializados. Más bien creo que las dos tendencias se anularán mutuamente. Esto tiene una implicación notable: el nivel de vida del ciudadano medio se aproximará al nivel de vida del 10% de la población actual más rica. En otras palabras, suponiendo siempre que las pautas y las preferencias de consumo no experimenten cambios, las expectativas de una familia media en el año 2048 serán poseer una casa o apartamento de grandes dimensiones, equivalente, *grosso modo*, a la vivienda que posee hoy en día el director de una empresa más o menos grande, como mínimo un coche para cada adulto de la familia, y una segunda residencia, posiblemente situada en un lugar lejano y exótico.

Hasta ahí todo parece bastante sencillo. El problema es que la tecnología también transformará los patrones de consumo. Podemos considerar como axioma que la revolución digital básica habrá seguido su curso alrededor del año 2010, o incluso antes, proporcionándonos un nivel inimaginable de educación y ocio directamente en nuestros hogares, con sólo apretar un botón. Ahora bien, más vale tener un poco de prudencia, porque la historia del progreso tecnológico está plagada de predicciones increíblemente erróneas sobre el uso futuro de los nuevos avances. Hace cien años, se predecía con absoluta seguridad que el principal uso del teléfono sería ofrecer programas musicales a domicilio: una especie de *walkman* por cable.

También podríamos equivocarnos sobre algunos usos que se predicen para Internet, como la telecompra, aunque, a mi juicio, no hará más que sustituir los actuales catálogos de compra por correo, lo que nos da una idea del impacto del cambio.

De una cosa podemos estar razonablemente seguros. Uno de los usos principales, seguramente, será comprar paquetes de información u ocio o una combinación de ambos, lo cual tendrá una aplicación casi infinita en el mundo de la educación y la actividad profesional. La industria de prestación de servicios de valor añadido en este ámbito se convertirá en una industria principal de pleno derecho, sustituyendo una gran parte al sector de la publicación convencional. Es posible que lleguemos a tener periódicos electrónicos personalizados centrados específicamente en nuestros intereses y gustos personales.

No obstante, no es probable que toda esta información que viene por el éter y por el cable reduzca la necesidad de viajar, precisamente por las mismas razones que sugerí antes para la producción. Las personas que vean en video una ópera o un concierto de rock, la próxima vez que haya una actuación en directo querrán asistir en persona. Si no se puede en un lugar, se intenta en el siguiente; he leído que algunos aficionados al teatro, ante la imposibilidad de obtener billetes para ver a Ian Holm en *El rey Lear* en el Teatro Nacional de Londres, tomaron un avión hasta San Petersburgo y lo vieron allí. En el futuro, proliferarán estos comportamientos. De manera similar, ver la galería de arte informatizada de Bill Gates producirá un deseo irresistible de ver los originales en el Louvre o en los Uffizi. En el consumo, al igual que ocurre en la producción, la regla de oro es que la TI sólo sustituye parcialmente el contacto cara a cara; en realidad, en parte genera nuevas demandas de contacto personal.

'transporte

Así, si tomamos como proyección una población que divide su tiempo entre dos y tres hogares, con trabajos que ya no están localizados en un sitio concreto, y con el deseo y los medios de dedicarse a comportamientos de consumo exóticos, se puede apostar, con bastante certeza, que el transporte será un problema constante, quizás el mayor de todos, porque cada uno de los cambios que hemos mencionado hasta ahora indica que cada vez habrá más y más viajes: más y más viajes entre un trabajo y otro, aunque se pase más tiempo en casa; más y más viajes entre dos residencias; más y más viajes a lugares exóticos porque hay más dinero para viajar. La reacción inmediata a todo eso es lo que vemos ahora: encabezados por las ciudades más avanzadas de países más avanzados como Alemania, Suiza y Dinamarca, iremos introduciendo, progresivamente, el conjunto de políticas que han adoptado ellos, maximizando las facilidades para andar e ir en bicicleta y en transporte público y minimizando la necesidad de usar el coche, dando prioridad a esas formas benignas de circulación y subvencionando, deliberadamente, el transporte público a la vez que se encarece mucho más el tráfico motorizado privado. Y aún así, como podemos apreciar por el ejemplo que ofrecen estas ciudades, en su inmensa mayoría, los viajes seguramente se harán en vehículos de motor privados. A lo más a que puede aspirar la política pública es a frenar el crecimiento, a lo sumo manteniendo el tráfico en su nivel actual.

"... muchos centros urbanos actuales se extinguirán, mientras que otros centros incipientes —incluidos los denominados nuevos centros extraurbanos, muchos de los cuales no son extraurbanos en absoluto— se transformarán en nuevos centros urbanos. Lo que los responsables de urbanismo pueden y deben pensar es cómo hacer que estos centros crezcan conservando, en lo posible, sus virtudes tradicionales: trabajo diario en oficinas y comercios; ocio, cultura e, incluso, turismo; y un buen sistema de transporte público."

La cuestión que se plantea a continuación es: a este respecto, ¿qué va a ser motivo de mayor preocupación y por qué? Quizá, lo más obvio sea la contaminación y, en este sentido, planteo una especulación: supongamos que los científicos establecen una relación inequívoca e incuestionable entre las emisiones de gases y las enfermedades mortales, como pasó con el tabaco y el cáncer de pulmón hace cuarenta años. Ya se imaginarán las dimensiones que adquiriría el asunto. El problema es que esta analogía adolece de una falla fundamental: la gente puede dejar de fumar por voluntad propia, como han hecho muchas personas, pero no puede hacer lo mismo en este caso. El efecto inmediato sería ejercer presiones radicalmente más fuertes para fabricar un vehículo que no contaminara absolutamente nada, llamado con más exactitud vehículo no contaminante (*Zero Emission Vehicle, ZEV*) a un precio y gastos de funcionamiento costeables. Los expertos señalan que, en cualquier caso, eso lo tendremos al alcance de la mano dentro de una década o así, en particular si los gobiernos presionan a la industria como han intentado hacer, y como hicieron con bastante éxito, en California.

No obstante, seguiría habiendo problemas generalizados de contaminación y de calentamiento global, dependiendo del tipo y la fuente generadora de energía. En este sentido, un aspecto sumamente interesante es la sugerencia de que la energía nuclear podría resultar aceptable, si se acompañara de algún método para lograr que los residuos radiactivos fueran inofensivos. Imagínense una situación hipotética en la que la energía nuclear generase electricidad barata y con mínimos efectos secundarios, donde los coches circularan por la ciudad movidos por energía de inducción subterránea. Imagínense, también, un sistema que hiciera posible la conducción automática de vehículos convenientemente equipados, más o menos como los trenes del *London's Docklands Light Railway*. Lo irónico del asunto es que eso dejaría obsoletas la mayoría de las objeciones a los vehículos de motor, incluida la congestión del tráfico, ya que podría haber más coches que nunca en las ciudades. No todas las objeciones: seguiría siendo necesario aparcar los coches, aunque la solución podría ser crear un parque de vehículos compartidos rentable, como sugerí en *London 2000* hace varios años (Hall, 1963), y se necesitaría espacio extra en la carretera, aparte del sistema para la conducción automática (aunque, teniendo en cuenta que hemos dotado a un gran número de ciudades europeas de un sistema de televisión por cable, esto entraría dentro de nuestras posibilidades).

Así pues, ése sería el resultado final irónico: haríamos un país y un mundo seguros para albergar muchos vehículos sin ninguno de los efectos secundarios perniciosos. Mucha gente detestaría esta situación, supongo, porque rechaza los coches por principio y preferiría que volviéramos a una situación diferente, quizá a una visión aséptica de una ciudad medieval, quizá a la ciudad victoriana de transporte público. Pero, dadas las tremendas presiones del ciudadano medio y del grupo de presión de

la industria automovilística para que las cosas sigan como están, y dadas las presiones de los gobiernos para paliar los efectos secundarios, tengo grandes sospechas de que los resultados irán en la dirección que estoy indicando; al igual que Fausto, una oportunidad como ésta no podemos rechazarla.

El resultado, en lo que respecta al uso del suelo, será favorecer aún más la descentralización fuera de nuestras ciudades que, de todas formas, ya está siendo fomentada por otras fuerzas económicas y sociales. Si no nos gusta, y más nos vale explicar con precisión por qué, quizá se plantee entonces la posibilidad de introducir un mecanismo corrector político: un sistema de impuestos escalonado, justificable por razones medioambientales, que impusiera bajos niveles fiscales a los vehículos de contaminación cero de conducción automatizada en las ciudades y elevados niveles impositivos a los restantes, quizá algún sistema de tarifas duales para uso básico y una severísima penalización por uso excesivo. También habría que velar por los recursos utilizados para la fabricación y posterior desguace de coches, pero esto se solucionaría mediante una combinación de requisitos de reciclado estrictos y fomento del uso compartido de vehículos en las ciudades, como está ocurriendo ahora mismo en Alemania.

Quién sabe cuándo sucederá todo esto. Yo conjeturo que cerca del año 2015. Una vez que exista la tecnología básica, se difundirá con gran rapidez, porque el sistema no tendrá por qué ser forzosamente muy caro y la gente lo admitirá. Será una de las mayores transformaciones de toda nuestra vida producida por la tecnología.

Si examinamos qué más está ocurriendo en las denominadas "ciudades de buena práctica" en el extranjero (ciudades como Friburgo y Zurich, Viena, Copenhague y Helsinki), observamos otra tendencia clara: políticas energéticas que fomentan un reacondicionamiento radical de antiguas viviendas, junto a unos niveles muy altos de aislamiento de las nuevas; tarifas que penalizan el despilfarro energético y ampliación de los sistemas combinados de calor y electricidad para dar servicio a la gran mayoría de las ciudades. No tengo ninguna duda de que esto va a generalizarse, pero resultará mucho más fácil si las ciudades gestionan sus propios sistemas de distribución eléctrica, tal como hacen todas esas ciudades modélicas. Premiarán a las ciudades más "compactas", al menos a las que su oferta de sistemas combinados de calor y electricidad sea económica, y quizá éste sea el único aspecto en el que se ejercerá una presión real para llevar a cabo la densificación y compactación urbana.

"Así, si tomamos como proyección una población que divide su tiempo entre dos y tres hogares, con trabajos que ya no están localizados en un sitio concreto, y con el deseo y los medios de dedicarse a comportamientos de consumo exóticos, se puede apostar, con bastante certeza, que el transporte será un problema constante, quizás el mayor de todos...

En cualquier caso, sean cuales fueren los progresos que hagamos para lograr un uso más civilizado del automóvil, habrá una tendencia a crear vecindarios de carácter mixto, con distancias que puedan recorrerse a pie, y a unirlos mediante medios de transporte público, incluidos las redes de metro regional o nuevos sistemas, como la circulación en vehículos automatizados. Esto fomentará, e incluso puede que imponga, que desarrollemos el tipo de estructura de asentamiento que han señalado en los últimos años diferentes expertos, como Michael Breheny y Ralph Rookwood aquí, en el Reino Unido, o Peter Calthorpe, en los Estados Unidos: una especie de estructura en forma de collar de cuentas, desarrollada a lo largo de rutas consolidadas de transporte público. Uno de los retos principales de los responsables urbanísticos, en la próxima mitad del siglo, será desarrollar visiones estratégicas para hacer frente al crecimiento, equiparables a las de Ebenezer Howard hace un siglo o

Patrick Abercrombie hace medio siglo. Parece que hemos perdido nuestra capacidad de pensar estratégicamente y tenemos que recuperarla sin falta.

Principales problemas emergentes

Como resultado de todo esto, la ecuación política de los años 90 resulta especialmente delicada. Cada vez más se produce un conflicto entre dos tipos de planteamiento y dos tipos de intereses, que surgen al sustituir las líneas tradicionales de división política entre el capital y el trabajo. Podemos señalar que las nuevas líneas de división se establecen entre la *creación de riqueza*, por una parte, y la *conservación del medio ambiente*, por otra. La recesión de 1990 ha situado una vez más en el orden del día la creación de riqueza, a veces en regiones y ciudades insospechadas (como ha ocurrido en zonas como el sureste de Inglaterra, que han sufrido recesiones económicas agudas). Por otra parte, precisamente son estas zonas las que siguen siendo los bastiones del movimiento a favor del medio ambiente que, cada vez más, representa una amplia coalición entre grupos de intereses específicos y causas muy concretas y organizaciones de ámbito más general, y que oscila entre organizaciones profesionales de presión política y grupos marginales de acción directa (estimulados, a su vez, por la recesión, ya que tienden a atraer a los parados de larga duración).

Así pues, sea la construcción de carreteras, o la energía nuclear, o la conservación urbana, o el reciclado de residuos, los problemas medioambientales siguen gozando de alta prioridad en los programas nacionales. Esto se debe, fundamentalmente, a la importancia que se concede en la actualidad a los problemas medioambientales desde la conferencia de Río. Pero, también, se debe a que los problemas relativos a la calidad de vida representan un subconjunto importante de la política de los grupos de interés para la mayoría aún próspera. Un aspecto peculiar del asunto, que no es nuevo pero que adquiere una forma especialmente acusada en los años 90, es el conflicto —que puede producirse en un mismo grupo o incluso en un mismo individuo— entre los intereses de los productores (básicamente, creación y mantenimiento del empleo) y los intereses de los consumidores, particularmente los interesados en el "consumo colectivo". A uno puede gustarle la idea de tener nuevos empleos en su zona, pero puede que no le guste en absoluto la idea de soportar las demandas de nuevas viviendas y de transporte que van aparejadas, en especial si adquieren la forma de nuevos vecindarios o nuevas carreteras.

...quizá se plantee entonces la posibilidad de introducir un mecanismo corrector político: un sistema de impuestos escalonado justificable por razones medioambientales, que impusiera bajos niveles fiscales a los vehículos de contaminación cero de conducción automatizada en las ciudades y elevados niveles impositivos a los restantes

Hay maneras de reconciliar estos problemas aparentemente irreconciliables: "crecimiento ecológico", desarrollo urbano sostenible, incluidas ciudades compactas, transporte público en lugar de carreteras. Y no es de extrañar que éstos sean los nuevos movimientos principales dentro del planeamiento urbanístico académico y profesional de los años 90. Hay que subrayar, también, que la buena calidad del medio ambiente puede ser un elemento importante para atraer inversiones internas y promover el desarrollo económico local; el propio proceso de descentralización —que es esencialmente un movimiento fuera de las grandes ciudades y hacia entornos semirrurales, de ciudades pequeñas, que ofrecen una alta calidad de vida— es reflejo de ello.

"... sean cuales fueren los progresos que hagamos para lograr un uso más civilizado del automóvil, habrá una tendencia a crear vecindarios de carácter mixto, con distancias que puedan recorrerse a pie, y a unirlos mediante medios de transporte público, incluido» las redes de metro regional o nuevos sistemas como la circulación en vehículos automatizados."

No obstante, no está de más dar muestras de prudencia. Aunque casi todo el mundo esté de acuerdo en las definiciones generales de "desarrollo sostenible", como la del mentado informe Brundtland (Comisión Mundial, 1987), traducir estas generalidades a políticas urbanísticas específicas es más difícil en el nivel local y, sobre todo, en los niveles subregional y regional. Está surgiendo un importante trabajo de investigación, que está empezando a producir estimaciones bastante precisas de la eficacia energética de los diferentes tamaños y tipos de asentamiento urbano; algunos gobiernos han desarrollado directrices de planificación general para el desarrollo urbano sostenible, como el informe holandés *Fourth Report-Extra*, y el británico *PPG13* (Países Bajos, 1991; Gran Bretaña, Ministerio de Medio Ambiente, 1993). Pero aún queda mucho trabajo por hacer: además, aunque los principios están plenamente desarrollados, seguirán produciéndose conflictos.

El trabajo realizado en Gran Bretaña, por ejemplo, señala que la tendencia a la descentralización, que se produjo en el período de 1960 en adelante, ha alejado al país de la sostenibilidad, aunque sólo sea de forma marginal (Breheny, 1993); a través del mercado, la gente otorga su voto efectivo a determinados patrones de vida y de trabajo que —aunque aparentemente ofrezcan una elevada "calidad de vida"— pueden ser objetables, desde el punto de vista medioambiental, en un análisis más profundo. Una vez más, conseguir elevados niveles medioambientales puede costar grandes cantidades de dinero que deben sufragar el contribuyente o el consumidor del producto, como se está poniendo de relieve en el caso de las normas sobre el agua de la Comunidad Económica; en períodos de recesión, los clientes y/o los votantes pueden juzgar que no merece la pena pagar este coste. Y esto puede llevar a presiones en niveles superiores de gobierno, entre gobiernos nacionales (o los gobiernos de los estados estadounidenses y de las provincias canadienses) y los organismos europeos o federales de nivel superior.

Además, las nuevas políticas medioambientales suponen una relación nueva y compleja entre las políticas de uso del suelo y las políticas de otros ámbitos, en particular la gestión del agua, la gestión de los residuos sólidos, la protección de la naturaleza y, por encima de todo, el transporte: fomentar el transporte a pie y en bicicleta, restringir el tráfico de automóviles mediante mecanismos físicos (calles peatonales, restricciones de circulación) y medidas fiscales (peajes, impuestos de circulación), ofrecer y poner en funcionamiento transporte público subvencionado, limitar la posesión y el uso de vehículos mediante normas sobre la composición del parque de vehículos y el uso del vehículo. En la mayoría de los países, estas medidas serán responsabilidad general de un Ministerio de Transporte que trabaje (es de esperar) en cooperación con las autoridades locales de tráfico. Dadas las tensiones crecientes entre los gobiernos locales y centrales en algunos países, y dadas las rivalidades tradicionales entre los organismos de transporte y de urbanismo en ambos niveles, está claro que la colaboración no va a resultar nada fácil.

Lo cual demuestra, por encima de todo, que en la próxima década la planificación del uso del suelo, en su formulación convencional, no va a tener mucho sentido. En realidad, no ha tenido mucho sentido en la última mitad de siglo, desde la segunda guerra mundial, pero la cuestión adquiere ahora especial relevancia. Las prioridades urbanísticas más probables en los años 90—regeneración de zonas urbanas que han perdido su función tradicional y a las que es necesario dotar de

"Hay maneras de reconciliar estos problemas aparentemente irreconciliables; crecimiento ecológico, desarrollo urbano sostenible, incluidas ciudades compactas, transporte público en lugar de carreteras.

una nueva, reconciliación entre los objetivos de creación de riqueza y protección del medio ambiente, reconstrucción del tejido social deteriorado— exigirán la integración de las diversas políticas en los niveles nacional y local. Por supuesto, el planeamiento urbanístico puede llevarse a cabo de modo aislado y sin ninguna clase de integración pero, si es así, en el duro mundo de los años noventa, obsesionado por el rendimiento, es probable que se vea cada vez más marginado y sea cada vez más ineficaz. Garantizar la integración necesaria —de modo especial, pero no exclusivo—, en los ámbitos de proyectos más difíciles es una condición previa para la acción eficaz.

Por último, esta integración puede adoptar la forma de un marco estratégico, semejante en lo superficial al estilo de planeamiento urbanístico de los años 60, como el nuevo Plan para la región Ile-de-France (Anon, 1991). Pero hay dos diferencias sutiles. Así como en los años 60, los planes estaban impulsados por la necesidad de guiar y controlar el crecimiento, sobre todo de la población, sus equivalentes en los años 90 están impulsados por el imperativo de proporcionar nuevos espacios comerciales como parte de la nueva lógica de la competencia global; una comparación del nuevo Plan de París con su equivalente de 1965 lo demostrará. Y, en este contexto, los planes urbanísticos demuestran un alto grado de flexibilidad para adaptarse a la evolución de las circunstancias o las oportunidades comerciales; en este sentido, la estrategia de desarrollo de los *Docklands* de Londres de los años 80, celebrada en su momento como 'antiplanificación' (aunque, por supuesto, no lo era en absoluto), paradójicamente, puede que haya proporcionado un modelo para el resto del mundo en el siglo que viene.

Bibliografía:

- Anon: *The Ile-de-France Planning Strategy: Our Ambition as Europe Opens Up. (Summon' eif the Project prevented li the Regional Executive)*. Conseil Régional Ile-de-France, París. 1991.
- Breheny, M.: "Counter-Urbanisation and Sustainable Urban Forms" en Brotchic, J. F., Batty: M., Blakely, E.; Hall, P., Newton, P. (Ed.): *Cities in Competition, 402-429*, Longman Australia, Melbourne. 1995.
- Castells, M.: Hall, P.: *Technopoles of the World: The Making of 21st-Cent l Industrial Complexes*. Routledge, Londres. 1993.
- G. B. Department of the Environment and Welsh Office Planning Policy Guidance: *Transport (PPG 13: Consultation Draft)*, Department of the Environment, Londres, 1993.
- Hall, P.: *London 2000*, Faber and Faber. Londres, 1963.
- *Migration und the Future of Cities*. Ponencia para la *Conference on Migration and Urbanization*. Umçà, Suecia. 1993. Pendiente de publicación.
- Ministry of Housing, Physical Planning and the Environment: *Fourth Report (EXTRA) on Physical Planning irr the Netherlands: Comprehensive Summary: On the Roud to 2015*. Ministry of Housing, Physical Planning and the Environment, Department for Information and International Relations, La Hava. 1991.
- Wells, H. G.: *Anticipations of the Reaction of Mechanical and Scientific Progress upon Human Life and Thought*, Chapman and Hall. Londres, 1901.
- World Commission on Environment and Development: *Our Common Future (Brunt/ band Commission Report)*. Oxford University Press. Oxford. 1987.